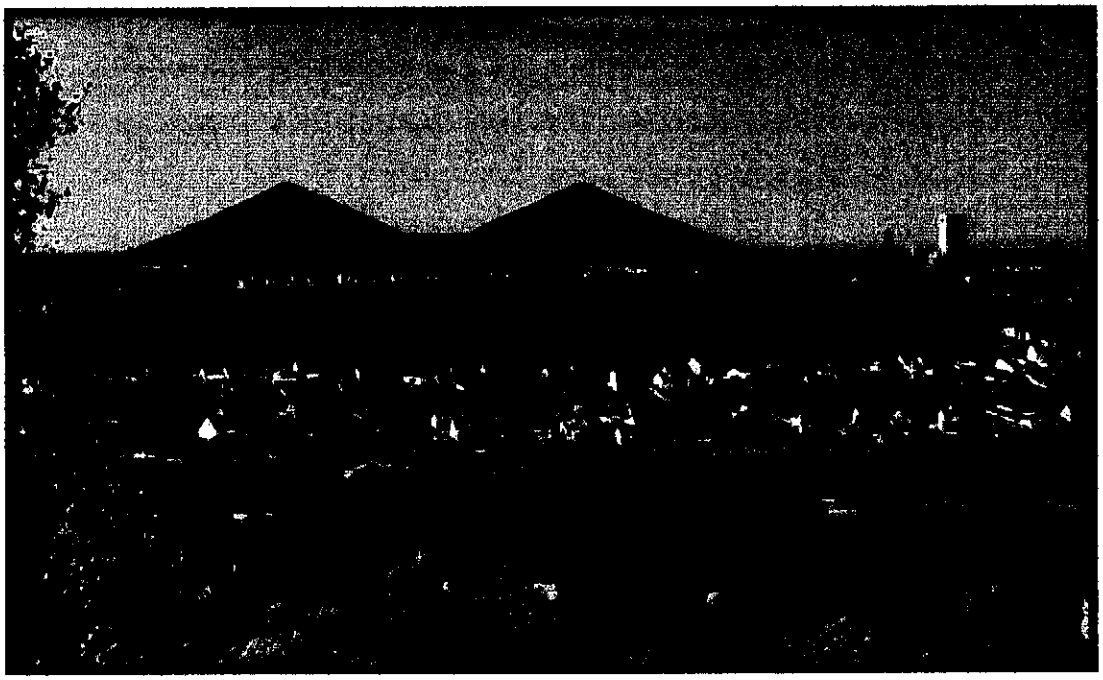
LA COMMISSION D'ENQUETE *Le 11 Janvier 2007.*

Président : Mr TOUZART
Membres : Mrs DE CUYPER et JANISZEWSKI
Suppléant : Mr RENAUD-CHARPENTIER

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A L'ELABORATION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LENS, LIEVIN, HENIN-BEAUMONT ET CARVIN

PRESENTE PAR LE SYNDICAT MIXTE DU SCOT SIS 77 RUE JULES VERNE à HENIN-BEAUMONT (62253).



PROCES VERBAL DES OPERATIONS.

Destinataires :

- *Mr le Président du Tribunal Administratif,*
- *Mr le Préfet du Pas de Calais,*
- *Mr le Président du Syndicat Mixte du SCOT LLHC.*

O B J E T : Procès-verbal des opérations.

REFERENCE: Ordonnance N° E07 000 276/59, en date du 17-07-2007 de Mr le Président du Tribunal Administratif de Lille.
Arrêté N° 24, en date du 05-10-2007 de Mr le Président du Scot de Lens-Liévin-Hénin-Carvin.

ANNEXES :

- Ordonnance N° E07 000 276/59, en date du 17-07-2007 de Mr le Président du Tribunal Administratif de Lille.
- Arrêté N° 24, en date du 05-10-2007, de Mr le Président du Scot de Lens-Liévin-Hénin-Carvin.
- Un procès-verbal de communication des observations en date du 19-12-2007 adressé par la commission d'enquête au Président du Syndicat Mixte du Scot,
- Un mémoire de réponse en date du 27-12-2007 de Mr le Président du Syndicat Mixte du Scot,
- Un procès-verbal de réunion en date du 03-09-2007,
- Un procès-verbal de réunion de la commission en matinée du 18-10-2007,
- Un procès-verbal de réunion avec le Scot dans l'après-midi du date du 18-10-2007,
- Un procès-verbal de transport en date du 24-10-2007,
- Un procès-verbal de réunion en date du 05-11-2007,
- Un procès-verbal de réunion en date du 04-01-2008,
- Un procès-verbal de réunion en date du 11-01-2008,
- L'Arrêté N° 15 en date du 10-07-2007, établissant le bilan de la concertation du Scot,
- L'Arrêté N° 16 en date du 10-07-2007, arrêtant le projet du Scot,
- Les 51 registres d'enquête,
- quatre articles de presse,
- Une annexe relative à l'ensemble de la publicité organisée dans le cadre de cette enquête,
- 50 certificats d'affichage établis par les Maires et 1 par le Président du Scot,
- 4 dossiers en retour.

SOMMAIRE.

I - Les généralités relatives à l'enquête. p 4
10 - L'objet p 4
11 - Le demandeur p 4
12 - La législation p 5
120 - Le code de l'urbanisme p 5
121 - le cadre légal du dossier p 7
13 - La composition du dossier p 8
14 – Le résumé du dossier p 9
140 - Le mode d'emploi p 9
141 – Le diagnostic p 9
La démographie p 9
L'habitat p 10
L'emploi p 10
Le commerce p 11
Les déplacements p 12
142 – l'Etat initial de l'environnement p 12
Le patrimoine p 12
Les ressources naturelles p 13
Les risques, les nuisances p 13
143 - L'évaluation environnementale p 14
144 - Le document d'orientations générales p 15
145 - Le projet d'aménagement durable p 16
146 - Les projets d'infrastructures p 16
147 - Les remarques des personnes publiques p 16

II - L'organisation et le déroulement de l'enquête. p 16
20 - Désignation de la commission d'enquête p 16
21 - Les lieux et la période p 16
22 - Les permanences p 17
23 - Les actions menées avant l'enquête p 17
24 - La publicité p 18
25 - L'ouverture de l'enquête p 19
26 - La mise à disposition du public p 19
27 - Les actions menées pendant l'enquête p 19
28 - La clôture de l'enquête p 19
29 - Les actions menées après l'enquête p 19
29a - Les difficultés de l'enquête p 20

III - L'analyse des observations et des réponses. p 20
30 – Les observations p 20
31 – L'information du maître d'ouvrage p 28
32 – Le mémoire de réponse p 29
34 – L'avis de la commission d'enquête p 51 à 58

Le procès verbal des conclusions et les annexes sont transmis séparément.

I - LES GENERALITES RELATIVES A L'ENQUETE.

10. L'objet.

Cette enquête consistait à informer le public et à recueillir ses observations sur l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale des agglomérations de Lens, Liévin, Hénin-Beaumont et Carvin (SCOT LLHC).

Le schéma de cohérence territoriale est un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il oriente l'évolution d'un territoire dans la perspective du développement durable et dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement global pour les 20 prochaines années.

Le SCOT doit être compatible avec les documents qui lui sont juridiquement supérieurs (code de l'urbanisme, le projet d'intérêt général de Métaleurop, le schéma directeur d'aménagement des eaux Artois – Picardie, les schémas d'aménagement et de gestion des eaux de la Lys et de Marcq – Deûle) et prendre en compte les projets d'équipements de l'Etat, l'occupation des sols des territoires limitrophes, le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA), le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire(SRADDT), le schéma régional des transport (SRT) et les tracés régionaux des trames vertes et bleues.

Le SCOT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques menées notamment dans les domaines de l'habitat, des déplacements, du développement commercial, de l'environnement et de l'urbanisme.

Le SCOT en garantit la cohérence et en assure la compatibilité avec les documents sectoriels intercommunaux (Programme de l'Habitat, Plan de déplacements Urbains, Plans de sauvegarde et de mise en valeur) et les documents d'urbanisme communaux (Plan Local de l'Urbanisme, Carte Communale, opérations foncières et d'aménagement).

Les six enjeux essentiels à l'échelle du SCOT LLHC sont :

- la protection des espaces naturels et agricoles d'intérêt supra communal,
- le renouvellement urbain,
- l'organisation de l'urbanisation en fonction du niveau d'équipement et des contraintes des différentes parties du territoire,
- l'organisation des déplacements,
- la régulation de l'offre commerciale,
- et la diversification et la qualité de l'offre d'habitat.

11. Le demandeur.

Le demandeur est le Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale des agglomérations de Lens, Liévin, Hénin-Beaumont et Carvin dont le

siège se situe au 77 rue Jules Verne, BP 156, à Hénin Beaumont (62253). Il est présidé par monsieur Jean Pierre CORBISEZ.

Les deux communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin- Carvin ont crée le syndicat mixte du SCOT en 1992 afin d'élaborer ce projet pour l'avenir de leur territoire.

Le territoire du SCOT compte 375 000 habitants qui se répartissent sur 50 communes :

Communauté d'agglomérations de LENS-LIEVIN :

ABLAIN-SAINT-NAZAIRE, ACHEVILLE, AIX-NOULETTE, ANGRES, ANNAY, AVION, BENIF0NTAINE, BILLY-MONTIGNY, BOUVIGNY-BOYEFFLES, BULLY-LES-MINES, CARENCY, ELEU-DIT-LEAUWETTE, ESTEVELLES, FOUQUIERES-LES-LENS, GIVENCHY-EN-GOHELLE, GOUY-SERVINS, GRENAY, HARNES, HULLUCH, LENS, LIEVIN, LOISON-SOUS-LENS, LOOS-EN-GOHELLE, MAZINGARBE, MERICOURT, MEURCHIN, NOYELLES-SOUS-LENS, PONT-A-VENDIN, SAINS-EN-GOHELLE, SALLAUMINES, SERVINS, SOUCHEZ, VENDIN-LE-VIEIL, VILLERS-AU-BOIS, VIMY, WINGLES.

Communauté d'agglomérations d'HENIN-CARVIN :

BOIS-BERNARD, CARVIN, COURCELLES-LES-LENS, COURRIERES, DOURGES, DROCOURT, EVIN-MALMAISON, HENIN-BEAUMONT, LEFOREST, LIBERCOURT, MONTIGNY-EN-GOHELLE, NOYELLES-GODAULT, OIGNIES, ROUVROY.

12. La législation.

120. Le code de l'urbanisme.

L'article L. 121 - 1 du Code de l'Urbanisme définit les principes communs à tous les documents d'urbanisme et notamment la notion de développement durable.

«Art. L. 121 -1. - Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

1. L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable,

2. La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eau,

3. Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Les dispositions des paragraphes 1 à 3 sont applicables aux directives territoriales d'aménagement visées à l'article L. 111-1-1.»

L'article L. 122- 1 du Code de l'urbanisme définit le contenu des SCOT:

«Art. L 122-1. Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers, Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels, agricoles ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs, Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.

Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, ils peuvent comporter un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n^0 83-8 du 7 Janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, à condition que celui-ci ait été approuvé selon les modalités définies au présent chapitre.

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux. lis doivent également être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 21 2-1 du code de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-3 du même code. Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans.

En zone de montagne, les schémas de cohérence territoriale définissent la localisation, la consistance et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles mentionnées au I de l'article L. 145-11 et les principes d'implantation et la nature des unités touristiques nouvelles mentionnées au II du même article.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale tient compte de la charte de développement du pays.

Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 720-5 du code de commerce et l'article 36-1 de la loi n^0 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.»

121. Le cadre légal et réglementaire du présent dossier.

Il procède des documents ou textes suivants :

- le code l'urbanisme et notamment ses articles L 122-10 et R 122-10,

- le code de l'environnement et notamment ses articles R. 123-7 à R 123-23,

- la loi n^{0}83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes

publiques et à la protection de l'environnement,

- le décret n°85-453 du 23 avril 1985 modifié pour application de la loi du 12 juillet 1985 susvisée,

- l'arrêté préfectoral en date du 13 juin 2002 autorisant la création du syndicat mixte du Schéma de Cohérence Territoriale de Lens Liévin - Hénin Carvin,

- l'arrêté du préfectoral en date du 8 février 1994 délimitant le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale des agglomérations de Lens Liévin - Hénin Carvin

- la délibération du comité syndical en date du 17 décembre 2002 prescrivant l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale ainsi que les modalités de concertation,

- le débat sur les orientations du projet d'Aménagement et de Développement Durable du Schéma de Cohérence Territoriale de Lens Liévin - Hénin Carvin lors du comité syndical du 23 février 2007,

- la délibération du comité syndical en date du 10 juillet 2007 approuvant le bilan de concertation,

- la délibération du comité syndical en date du 10 juillet 2007 arrêtant le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de Lens Liévin - Hénin Carvin,

- la décision du Président du Tribunal Administratif de Lille en date du 17 juillet 2007 désignant la commission d'enquête.

L'arrêté n°24, en date du 05-10-2007, de Mr le Président du Scot LLCC.

13. <u>La composition des dossiers.</u>

Un dossier complet a été déposé dans chacune des 50 communes ainsi qu'au siège du SCOT.

Chaque dossier comprend :

- Le rapport de présentation qui compte 4 livrets :

  - Livret 1 : le mode d'emploi,
  - Livret 2 : le diagnostic,
  - Livret 3 : l'état initial de l'environnement,
  - Livret 4 : l'évaluation environnementale.

- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

- Le Document d'Orientations Générales (DOG).

- Les projets d'infrastructures.

- Les remarques et observations des personnes publiques associées.

- Les délibérations 15 et 16, en date du 10-07-2007 du comité syndical du SCOT.

- L'arrêté d'organisation de l'enquête publique, en date du 05-10-2007.

14. Le résumé du dossier.

Il se synthétise comme suit :

140. Le mode d'emploi.

Le mode d'emploi contient la notice non technique et explique l'articulation juridique du SCOT avec les autres documents d'urbanisme. Il exprime les choix retenus et aborde le suivi du SCOT.

141. Le diagnostic.

La démographie.

Le territoire du Syndicat Mixte SCOT regroupe 50 communes et environ 375 000 habitants. Sa densité de population élevée (1070 habitants/km2) s'appuie sur un réseau de villes petites et moyennes, inscrit dans un ensemble plus vaste qui s'étend de l'aire transfrontalière de la métropole lilloise à tout l'ancien bassin minier (axe Béthune - Lens- Douai- Valenciennes ainsi qu'à l'Arrageois).

Après une augmentation continue de la population liée au développement industriel, (sauf les baisses liées aux deux guerres mondiales), un déclin démographique se fait sentir depuis les années 1970 avec l'arrêt progressif de l'activité minière. Cependant, les communes ne sont pas toutes touchées de la même manière, le secteur sud a plutôt tendance à se consolider tandis que ce sont les communes situées au coeur du territoire qui subissent la plus forte baisse.

La perte de population est due à un solde migratoire négatif que le solde naturel ne parvient pas à compenser. Même si l'ensemble de la région Nord - Pas de Calais est touché par ce phénomène, il est plus marqué sur le territoire démontrant un déficit d'attractivité accentué.
Une analyse plus fine souligne que ce sont les populations jeunes, les familles, les cadres et les professions intermédiaires qui partent vers les territoires voisins.

La population encore jeune au regard des moyennes nationales constitue un réel atout et il convient de la garder lorsqu'elle arrive à l'âge adulte (emplois proposés, culture, services à la population, garderies - crèches).
Parallèlement, il apparaît nécessaire d'adapter certains modes de vie (logements, transports en communs, services...) au vieillissement de la population qui touche le territoire et qui va s'accélérer.

L'habitat.

La demande en logements est très forte sur le territoire. Elle s'explique par deux phénomènes principaux : le renouvellement de logements anciens parfois inadaptés aux besoins actuels ou insalubres et des ménages de plus en plus petits qui nécessitent plus de logements pour le même niveau de population.

La question de l'habitat est donc centrale, il s'agit de pouvoir proposer un logement pour tous, de maintenir le niveau de population et d'offrir un cadre de vie attractif. Pour cela, construire suffisamment est primordial. Mais il faut également proposer une réponse de qualité adaptée à la diversité de la demande et développer une gestion économe du foncier qui passe par un renouvellement urbain fort et une densification des constructions.

Le parc de logements est très marqué par le logement minier et social (en particulier dans le coeur urbain) et le logement individuel. Les personnes habitant un logement HLM classique ou un logement minier représentent 51% (contre seulement 17% en France) tandis que les propriétaires ne sont que 45% (57% en France).

Les parcours résidentiels sont ainsi bien souvent bloqués. A défaut d'offre, les personnes qui veulent accéder à la propriété, se retournent alors souvent vers des territoires voisins comme Béthune ou Arras.

Il faut donc continuer de répondre à la demande des populations modestes mais également développer une offre plus diversifiée (accession à la propriété) pour garder, voire attirer, des habitants et introduire une plus grande mixité.

L'emploi.

L'emploi est une préoccupation majeure pour le territoire de Lens Liévin - Hénin Carvin qui a connu une forte mutation industrielle. Malgré des difficultés encore persistantes (chômage, emplois qualifiés insuffisamment présents), le territoire dispose de nombreux atouts (accessibilité, main d'oeuvre abondante, disponibilité foncière, filières d'excellence...).

En 1999, le territoire du SCOT compte plus de 143 000 actifs. Rapporté à la population totale de plus de 15 ans, cela représente un taux en deçà des taux régionaux et nationaux. Cependant, on constate un rattrapage progressif, du fait principalement de l'augmentation de l'activité féminine. Les actifs occupant un poste d'ouvrier y sont beaucoup plus présents que sur l'ensemble de la France (+45%) au détriment des cadres, et dans une moindre mesure, des professions intermédiaires.

En 1999, le territoire du SCOT dispose de près de 97 000 emplois. Le secteur industriel est moins présent qu'en région mais est égal au niveau national. Seule la filière automobile se dégage dans ce secteur. C'est désormais le tertiaire qui est le principal pourvoyeur d'emplois avec une progression de 18% entre 1990 et 1999. Les effectifs du secteur de l'éducation, de la santé et de l'action sociale sont particulièrement nombreux (24%, soit plus de 23 000 emplois contre 19% en France) ainsi que ceux du commerce (14% contre 1 3% en France).

Entre 1990 et 1999, ce sont près de 6 300 emplois qui ont été créés sur le territoire du SCOT. Celui-ci a été nettement plus créateurs d'emplois que les zones d'emploi voisines et a démontré ainsi son dynamisme économique.
En parallèle, la population active a augmenté de plus de 8700 personnes durant la même période. La création d'emplois n'a donc pas été suffisante pour absorber ces actifs supplémentaires qui ont dû se tourner vers d'autres territoires ou se sont retrouvés sans emploi.

La mise en oeuvre de filières d'excellence permet de remédier au déficit d'image et de miser sur les filières d'avenir, de définir un argumentaire économique attractif et d'effectuer une veille économique (détection de projets, d'entreprises). Trois filières d'excellence pour Lens – Liévin – Hénin - Carvin ont ainsi été identifiées : les filières Logistique, Eco - industries et Sport - économie.

Le commerce.

Le territoire du SCOT est bien équipé en terme de structures commerciales. Cependant les centralités commerçantes anciennes et de proximité se trouvent en difficulté face à l'essor des centres commerciaux périphériques, des supermarchés et des hard-discounts.

Le bon niveau d'équipement commercial du territoire s'explique par la présence d'un pôle à rayonnement régional (Auchan Noyelles Godault) et de 5 pôles d'agglomération (centres commerciaux de Lens2/Vendin2 et Liévin, centres villes commerçants de Lens, Hénin-Beaumont et Carvin). Deux villes (Noyelles Godault et la partie commerciale d'Hénin-Beaumont, et Vendin le Vieil) représentent 43% des surfaces de vente du territoire.

Le SCOT présente un niveau de densité élevé de supermarchés et de hard-discounts. Il apparaît suréquipé pour le secteur alimentaire. Les hypermarchés sont dans une situation de relatif équilibre contrairement aux supermarchés et aux hard-discounts, ces derniers constituant un réseau extrêmement dense. La problématique est encore plus marquée sur l'ex-RN43 entre Lens et Courcelles Les Lens.

Compte tenu de l'équipement actuel et du marché existant, certains projets d'implantations commerciales ne peuvent se traduire que par des transferts de clientèle plus ou moins prononcés et donc conduire à des déstructurations ou une apathie des sites plus anciens. Ces déséquilibres possibles sont d'autant plus marqués que l'accessibilité à l'intérieur de la conurbation est bonne. Se pose la question du devenir des centralités commerçantes de proximité ancienne :elles doivent trouver une nécessaire complémentarité et une synergie avec les grands centres périphériques en déterminant leurs thématiques leaders. Leurs requalifications s'imposent également ainsi qu'une reconcentration de leurs implantations pour atteindre une meilleure visibilité.

Les déplacements.

Les infrastructures routières sont nombreuses et permettent à la fois de mailler efficacement le territoire mais jouent aussi parfois un rôle de coupures urbaines. Les projections montrent que les déplacements vont continuer à augmenter et l'offre en transport en commun est encore insuffisante pour proposer une alternative à l'automobile. Il apparaît indispensable d'orienter les politiques publiques en matière de déplacement vers un renforcement des modes de transport tels que des Transports en Commun en Site Propre, TER, modes doux... et ainsi éviter l'asphyxie du territoire et la dégradation du cadre de vie.

Le territoire est ainsi maillé par les infrastructures avec 3 autoroutes, la proximité de 4 gares TGV (Lens, Douai –15 mn, Lille - 20 mn, Arras - 15 mn), 18 gares TER, de l'aéroport de Lille-Lesquin (15 mn) et d'un canal à grand gabarit.

Les échanges avec les territoires voisins se sont fortement accrus entre 1990 et 1999. Si le nombre de départs de la zone d'emploi de Lens - Hénin a légèrement augmenté, les arrivées sont elles nettement plus nombreuses. Le taux de motorisation s'est accru de plus de 0,1 point sur cette même période. Cette tendance devrait entraîner la circulation de véhicules supplémentaires sur le périmètre.

La logistique est une activité forte du territoire du SCOT. Les infrastructures nombreuses ont permis un développement important de cette activité ces dernières années. Afin de profiter de ces atouts et d'ajouter une forte plus-value, une plate-forme logistique multimodale d'envergure européenne, DELTA3, a été créée.

Quelques projets structurants vont conforter des pôles existants du territoire. Ainsi, deux pôles d'échanges d'intérêt régional (voiture/train/bus) sont identifiés sur le territoire sur les communes de Lens et de Libercourt. D'autres sont à l'étude avec deux projets majeurs en cours de réflexion. Le premier, d'enjeu local, devrait définir la faisabilité d'un transport en commun en site propre. Le second projet d'envergure national porte sur l'autoroute reliant Amiens à la Belgique via Lille : 2 faisceaux envisagés traversent le territoire du SCOT de Lens-LiévinHénin-Carvin.

142. L'Etat Initial de l'Environnement.

Le patrimoine et le cadre de vie.

Le territoire est composé de 3 secteurs aux caractéristiques contrastées mais confrontés à une pression immobilière forte : un nord périurbain soumis à l'influence métropolitaine, un centre très dense en perte de vitesse mais au potentiel fort, un sud rural attractif. Le déficit de notoriété est dû essentiellement à la mauvaise image du territoire mais il existe sur le territoire des sites ou des démarches qui contribuent à la valorisation du patrimoine (Colline de Lorette, site de Vimy, inscription à la liste du patrimoine mondial de l'Unesco du Bassin Minier).
La persistance de friches minières dans le paysage offre des possibilités de renouvellement important et de nombreux projets importants de développement économique (ZA) ou de l'habitat (lotissements, ZAC...) vont faire évoluer les paysages.

L'enjeu principal sur ces thématiques consiste en la préservation des caractéristiques des 3 secteurs du territoire dans le but de la valorisation du patrimoine naturel parfois remarquable et de la création d'espaces de nature. Cette préservation passe par la maîtrise du développement au nord, dans le but d'économiser le foncier à long terme et de préserver les ceintures agricoles autour des villes, par l'amélioration du cadre de vie du secteur central tendant à infléchir son déclin et à renforcer les politiques d'investissements des collectivités locales (grands projets, trame verte, TCSP....) et par la protection du caractère rural des collines de l'Artois (limitation des extensions urbaines, des projets d'infrastructures,...).

Ainsi le territoire doit se saisir de l'opportunité des friches industrielles et minières pour améliorer le cadre de vie (exemple: projet de parc sur les cokes de Drocourt) et gérer la consommation du foncier afin de préserver « les identités » du territoire et valoriser son image auprès des habitants et vers l'extérieur.

Les ressources naturelles.

Le territoire est écologiquement assez pauvre au sein de la région Nord-Pas-de-Calais, exceptés quelques rares éléments issus parfois de la requalification de friches minières ou industrielles. Le taux de boisement est faible surtout dans les secteurs ruraux, pourtant plus propice à son développement. On constate aussi la réduction progressive et continue de la surface agricole, sans en faire une particularité locale. L'eau potable est de qualité médiocre. Les collectivités ont engagé des efforts importants qu'il s'agit de conforter en terme de planification urbaine. Pour finir, l'urbanisation et la construction du réseau d'assainissement ont modifié les cours d'eau provoquant la fragilité de l'équilibre hydraulique et ont conduit à une qualité médiocre de l'eau superficielle.

Ainsi le développement du territoire risque d'entrainer la diminution de la superficie des espaces de nature et la fréquentation accrue des milieux naturels existants. La protection et l'entretien des espaces de nature en ville (jardin privatifs des cités minières, patrimoine arboré,...) associés à la création d'une nouvelle offre (boucles trame verte) devient indispensable notamment dans le coeur urbain. L'augmentation du boisement sur le territoire est nécessaire et peut s'opérer par l'utilisation des friches, la protection des champs captants, l'utilisation de réserves foncières ou l'accompagnement qualitatif des grands projets du territoire.
La question de la gestion des ressources du territoire est majeure. Ainsi les réserves foncières (à vocation économique ou habitat) doivent être gérées afin de préserver au maximum les terres agricoles les plus rentables. Le traitement alternatif des eaux pluviales devra être généralisé et la gestion des réserves d'eau souterraine ainsi que l'alimentation en eau potable devront être encadrées de manière à améliorer significativement la qualité de l'eau.

Les risques, les nuisances et la pollution.

On constate sur le territoire une baisse des émissions de gaz liées à l'industrie mais en parallèle une augmentation de celles liées aux transports.
La qualité des sols est parfois dégradée, essentiellement due à l'héritage des activités

industrielles passées.
Les nuisances sonores restent importantes et sont principalement liées aux infrastructures de transports.
Une bonne collecte et un tri efficace des déchets sont engagés dans les deux agglomérations : de plus le territoire est soumis à des risques divers naturels (inondation), technologiques (entreprises classées) et miniers (grisou, affaissements).

Concernant ce volet, les enjeux concernent la réduction des nuisances, la connaissance des risques et la lutte contre les pollutions. La réduction des émissions de gaz s'effectuera par le développement des transports collectifs. Les projets d'extension urbaine utiliseront les espaces dégradés en priorité. La connaissance des risques naturels ou industriels sera renforcée, grâce aux Plans de Prévention des Risques et permettra de limiter l'extension de l'urbanisation aux abords de ces zones à risques. La gestion de la ressource en eau souterraine et de la sécurité de l'alimentation en eau potable sera au coeur de projet de développement du territoire. Enfin, les équipements d'incinérations des déchets du territoire devront être mis aux normes.

143. L'évaluation environnementale.

Les espaces naturels et la biodiversité seront maintenus au travers du SCOT ainsi que leur diversité. Par exemple, la protection des ZNIEFF est un élément majeur dans l'optique de préserver la biodiversité du territoire.

Les paysages et le cadre de vie seront confortés dans le cadre de la sectorisation du territoire:
Au Nord : la ville à la campagne, au Sud : paysages ruraux aux patrimoines riches et au centre : le coeur urbain à densifier mais aussi à renforcer qualitativement. Tout conduit à préserver les typologies caractéristiques de ces 3 ensembles.

La gestion et la protection de l'eau reste un enjeu majeur sur le territoire. Le projet du SCOT vise à une amélioration de la qualité et à une gestion optimale de la quantité dans des objectifs de développement durable.

Les risques naturels et technologiques sont importants sur le territoire du SCOT. Qu'ils soient d'origines industrielles, naturelles ou minières, la gestion et la prévention des risques s'inscrit dans la logique globale du SCOT conduisant à la maîtrise du développement et à l'application des règles supérieures au SCOT.

La gestion des sites et sols pollués dans le projet du SCOT trouve surtout son écho à travers la politique de renouvellement urbain et de renforcement du coeur urbain du territoire. L'utilisation des friches comme support au développement va permettre le traitement de facto de nombreuses surfaces potentiellement polluées.

Pour ce qui concerne l'énergie, les objectifs de développement des énergies renouvelables sont lisibles notamment à travers la mise en oeuvre de Zones de Développement Eolien ou les prescriptions concernant le développement d'un habitat durable. La politique de transport, par la mise en oeuvre d'un renforcement des transports collectifs (TCSP notamment) jouera un rôle majeur dans la politique énergétique du territoire.

La contribution du territoire dans la protection de l'Air et la lutte contre les effets de serre se traduit surtout par des objectifs en matière de transport. La mise en oeuvre du PDU et d'un TCSP dans le coeur urbain devrait permettre un renforcement de l'utilisation des transports collectifs et ainsi baisser la part des émissions des véhicules particuliers.

Les politiques ambitieuses de deux agglomérations sur la valorisation des filières de tri et la mise aux normes des équipements de traitement des déchets permettent d'envisager une baisse des rejets des incinérateurs, l'optimisation du tri sélectif, le développement de l'emploi lié aux filières et l'encouragement de l'éco-citoyenneté.

Le territoire est soumis de façon importante à la problématique du bruit. Les documents d'urbanisme à travers les PLU ou le SCOT prennent en compte les nuisances et répondent à travers les règles l'urbanisme à leur réduction par les choix d'implantation près des sources de bruits ou par les processus de construction adéquats.

Le développement économique va entrainer une augmentation des surfaces constructibles, le plus souvent au détriment des zones naturelles et agricoles. Néanmoins, les zones déjà ouvertes à l'urbanisation devraient répondre suffisamment aux besoins du territoire et les ressources foncières en renouvellement urbain permettre de pallier aux besoins des collectivités. De plus, les projets devront intégrer un certain nombre de prescriptions dans les options d'aménagement réduisant au maximum l'atteinte au milieu naturel.

La mise en place des documents d'urbanisme partagés avec les partenaires et la population et les politiques publiques des collectivités (en matière de gestion d'eau, des déchets d'énergie) devraient sensibiliser de plus en plus les habitants du territoire et ainsi favoriser l'éco-citoyenneté.

144. Le document d'orientations générales.

Le Document d'Orientations Générales traduit les objectifs dégagés dans le PADD par des prescriptions réglementaires qui sont opposables au choix de la destination des sols au niveau communal.
Le DOG vise trois domaines d'intervention

- Les orientations environnementales, parmi lesquelles apparaissent deux axes structurants : la préservation et la valorisation du patrimoine et du cadre de vie ainsi que la protection de la santé publique (prévention des risques naturels et technologiques, des nuisances et gestion des ressources naturelles),
- Les orientations du développement urbain (l'habitat et son développement quantitatif et qualitatif, l'offre commerciale organisée et les transports),
- Les orientations du développement économique (la promotion de l'excellence industrielle du territoire ainsi que le maintien de l'activité agricole et la réponse en matière d'équipements et de services).

145. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Le PADD constitue le pivot du SCOT et présente le projet politique du territoire pour les 20 prochaines années.
Il se décompose en 2 points :
- le positionnement du territoire,
- les thématiques (développement urbain, économie et emploi, transports et déplacements, environnement).

146. Les projets d'infrastructures.

Il contient les courriers relatifs aux projets d'infrastructures soit une lettre du Préfet, une motion du Scot sur l'A 24 et une lettre du Président du Conseil Général.

147. Les remarques et observations des personnes publiques associées.

Il répertorie les avis des partenaires institutionnels, l'avis des collectivités territoriales du territoire du SCOT, l'avis des collectivités voisines et l'avis des associations agréées.

II. L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

20. La désignation de la Commission d'Enquête.

Les membres de la Commission d'Enquête ont été désignés par une Ordonnance en date du 17-07-2007 de Mr le Président du Tribunal Administratif de Lille.

La commission se compose des personnes suivantes :

- Président :	Mr Hervé Touzart,
- Membres titulaires:	Mr Bernard De Cuyper,
	Mr Henri Janiszewski,
- Membre suppléant :	Mr Alain Renaud-Charpentier.

Le siège de la commission d'enquête a été fixé dans les locaux du Scot au 77 rue Jules Verne, BP 156, à Hénin Beaumont (62 253)

21. Les lieux et la période.

L'enquête s'est déroulée du 12 Novembre 2007 au 14 Décembre 2007 dans les 50 communes ci-dessous :

ABLAIN-SAINT-NAZAIRE, ACHEVILLE, AIX-NOULETTE, ANGRES, ANNAY, AVION, BENIF0NTAINE, BILLY-MONTIGNY, BOUVIGNY-BOYEFFLES, BULLY-LES-MINES, CARENCY, ELEU-DIT-LEAUWETTE, ESTEVELLES, FOUQUIERES-LES-LENS, GIVENCHY-EN-GOHELLE, GOUY-SERVINS,

GRENAY, HARNES, HULLUCH, LENS, LIEVIN, LOISON-SOUS-LENS, LOOS-EN-GOHELLE, MAZINGARBE, MERICOURT, MEURCHIN, NOYELLES-SOUS-LENS, PONT-A-VENDIN, SAINS-EN-GOHELLE, SALLAUMINES, SERVINS, SOUCHEZ, VENDIN-LE-VIEIL, VILLERS-AU-BOIS, VIMY, WINGLES BOIS-BERNARD, CARVIN, COURCELLES-LES-LENS, COURRIERES, DOURGES, DROCOURT, EVIN-MALMAISON, HENIN-BEAUMONT, LEFOREST, LIBERCOURT, MONTIGNY-EN-GOHELLE, ROUVROY, NOYELLES-GODAULT, OIGNIES.

22. Les permanences.

Nous nous sommes tenus à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants:

- Mairie d'Aix-Noulette : le lundi 3 décembre de 14h00 à 17h00,
- Mairie de Bois-Bernard : le lundi 26 novembre de 9h00 à 12h00,
- Mairie de Carvin : le lundi 12 novembre 2007 de 14h00 à 17h00 et le mercredi 12 décembre 2007 de 14h00 à 17h00,
- Mairie de Givenchy-en-Gohelle: le mardi 27 novembre 2007 de 9h00 à 12h00,
- Mairie de Harnes: le lundi 10 décembre 2007 de 14h00 à 17h00,
- Mairie d'Hénin-Beaumont : le lundi 12 novembre 2007 de 8h00 à 11h00 et le vendredi 14 décembre 2007 de 13h30 à 16h30,
- Mairie de Leforest: le lundi 19novembre 2007 de 14h00 à 17h00,
- Mairie de Lens : le lundi 19 novembre 2007 de 14h00 à 17h00 et le vendredi 14 décembre 2007 de 9h00 à 12h00,
- Mairie de Liévin : le lundi 12 novembre 2007 de 9h00 à 12h00 et le vendredi 14décembre de 14h00 à 17h00,
- Mairie de Loos-en-Gohelle : le lundi 26 novembre 2007 de 14h00 à 17h00,
- Mairie de Oignies : le jeudi 22 novembre 2007 de 14h00 à 17h00,
- Mairie de Sains-en-Gohelle : le mercredi 21 novembre 2007 de 9h00 à 12h00,
- Mairie de Sallaumines : le vendredi 7 décembre 2007 de 9h00 à 12h00,
- Mairie de Wingles : le jeudi 29 novembre de 14h00 à 17h00.

23. Les actions menées avant l'enquête.

Elles se résument comme suit:

- le 3 Septembre 2007 :	- réunion au siège du Scot entre Mrs Lo Monaco, Serpaud et Touzart sur le fonctionnement de la Commission d'Enquête, - établissement d'un PV de réunion joint au présent,
- Courant Septembre :	- Etude du dossier par les membres de la Commission d'Enquête,
- le 18 Octobre matin :	- réunion au siège du Scot de l'ensemble des membres de la Commission d'enquête sur l'harmonisation et l'organisation générale de l'enquête,

- rédaction d'un PV de réunion joint au présent,

- le 18 Octobre a/m:
  - réunion au siège du Scot avec Mrs Lo Monaco et Serpaud pour la présentation du projet à l'ensemble des membres de la Commission,
  - signature des dossiers et des registres d'enquête,
  - établissement d'un PV de réunion joint au présent,

- le 24 0ctobre 2007:
  - passage de Mr Touzart au Scot pour signature de documents et prise en compte de pièces du dossier,
  - PV joint au présent

- le 5 Novembre 2007 :
  - passage de Mrs Touzart et De Cuyper pour signatures des dernières pièces du dossier, prise en compte des documents des personnes publiques associées et exposé de Mr Serpaud,
  - PV joint au présent,

- Début Novembre :
  - Etude des derniers documents remis.

Les membres de la commission d'enquête étant tous informatisés, les échanges et les courriers se sont effectués essentiellement par mails ce qui représente environ:

- 9 mails envoyés par le Président de la Commission,
- 9 mails reçus du Scot,
- 4 mails envoyés ou reçus des membres de la Commission.

24. La publicité.

Cette enquête a été portée à la connaissance du public par les journaux suivants :

- la Voix du Nord des 27-10 et 17-11-2007,
- Nord-Eclair des 27-10 et 17-11-2007.

L'avis d'enquête a été affiché dans les locaux des 50 mairies citées ci-dessus ainsi qu'au siège du Scot à Hénin Beaumont.

En plus de la publicité officielle, le Scot a développé de nombreuses autres actions qui ont contribué à une large information du public.

Je joins au présent procès-verbal :

- les 4 articles de presse,
- les 51 certificats d'affichages,
- le courrier du Scot explicitant ses actions en matière de publicité.

25. L'ouverture de l'enquête.

Les différents documents des 51 dossiers ainsi que les 51 registres d'enquête ont été émargés par les membres de la Commission lors des réunions préalables.

Les registres d'enquêtes ont été ouverts par Mr le Président du SCOT LLHB et transmis dans les mairies par ses Services.

Conformément à l'arrêté en date du 05-10-2007, l'enquête a été ouverte le 12 Novembre 2007.

26. La mise à disposition du public.

Un exemplaire intégral du dossier ainsi qu'un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public dans chacune des 50 communes citées ci-dessus ainsi qu'au siège du Scot.

27. Les actions menées pendant l'enquête.

Elles se résument comme suit:

- Fin Novembre 2007 : - Rédaction des cinq procès-verbaux de réunions par le Président de la Commission,

- Du 12-11 au 14-12-2007 : - Envoi de 21 mails entre les membres de la commission pour transmission des observations recueillies lors des permanences,
  - 7 mails reçus du Scot.

28. La clôture de l'enquête.

Les registres d'observations ont été clôturés à l'issue de l'enquête par Mr le Président du Scot LLHC et nous sont parvenus le 17 Décembre 2007.

29. Les actions menées après enquête.

Elle se résument comme suit :

- Le 18 Décembre2007 : - vérifications et relevés des observations sur les registres,
  - vérifications des certificats d'affichage,

- Du 14-12 au 19-12-2007 : - Echange de 15 mails entre les membres de la Commission

- relevé des observations par les CE De Cuyper et Janiszewski et rédaction du pv des observations par le Président de Commission,

- Le 4 Janvier 2008 : - Réunion des membres de la Commission à Hénin Beaumont sur les avis à apporter dans le procès-verbal des opérations.

- Le 11 Janvier 2008 : - Réunion de la Commission d'Enquête à Hénin Beaumont sur l'argumentation à développer dans le procès-verbal des conclusions.

29a . Les difficultés de l'enquête.

Elles sont liées au fait que le schéma de cohérence territoriale procède d'une législation récente et qu'il s'étend sur 50 communes et 375 000 habitants.

III. L'ANALYSE DES OBSERVATIONS ET REPONSES.

30. Les observations.

Elles se résument comme suit :

Les interrogations de la commission d'enquête.

La ressource en eau nous apparaît être un point essentiel dans le SCOT LLHC.
La situation actuelle nous semble préoccupante :

- l'eau potable est dégradée par les nitrates,
- les performances de l'assainissement et de l'épuration sont à améliorer,
- le site de Quiery la Motte arrive à la limite de son exploitation,
- parallèlement les besoins en eau sont en augmentation constante.

Combien de captages sont en limite d'exploitation ?
La capacité des forages restants permettra-t-elle de faire face à la demande actuelle et à fortiori d'absorber les besoins futurs ?
Les captages sont-ils tous déclarés d'utilité publique et protégés ?
Ne faut-il pas limiter l'implantation d'industries fortement consommatrices d'eau ?
Le Scot ne devrait-il pas mettre cette problématique de l'eau en exergue pour mieux sensibiliser ses partenaires et notamment ceux de la communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin ?

Les observations du public.

Mairie d'Annay sous Lens :

- **Mme Dupayage Angèle**, Présidente du GDIPTC, consigne les observations suivantes :

- Félicite la formalisation du SCOT fort bien pensé, mais réalisé sans la participation des habitants ni l'information du public ;

- Regrette le manque d'information par voie d'affichage, par presse locale communale, par conférences-débats sur le sort qui leur est réservé sur un sujet important qui est leur avenir ;

- Regrette également qu'on ne parle pas de la ville d'Annay dans les documents du SCOT, notamment les sites à vocation récréative et de loisirs ou faunistique et floristique (trame verte) ;

- Note des contradictions qui composent le SCOT en citant un exemple : « l'agriculture n'est plus une priorité dans notre région » et affirmer en même temps «que pour la réhabilitation des sites très pollués nous aurons besoin des agriculteurs pour les entretenir en subvenant aux besoins en biocarburants» ;

Mairie de Carvin :

- **M. Simon Léon**, consigne les propositions suivantes :

- Aménager la ligne de chemin de fer existante Lille – Libercourt – Hénin Beaumont – Lens type « RER comme à Paris » pour soulager l'autoroute A1 ; cette ligne desservirait depuis Lille (au niveau de l'ancienne gare de fret) : l'aéroport de Lille Lesquin, Carvin, Liévin et Arras avec pour ces stations des trams-trains rapides et nombreux

- Inciter les transporteurs routiers à s'équiper de porte containers et au-delà de 200 Kms les mettre sur le réseau ferré

- Edifier des éoliennes sur le terril de la fosse 4 ou le long de ligne TGV

- Proposer aux futurs propriétaires de s'équiper en panneaux solaires et recueillir les eaux pluviales

-Dans la zone industrielle chaque entreprise devrait disposer de citernes d'eau pluviale pour rejet via les pelouses dans la nappe phréatique

- Réserver une citerne pour les pompiers afin de ne pas pomper dans le réseau

- Aménager des pistes cyclables notamment autour de Carvin

- **M. Fresko Cédric**, fait des remarques sur le SCOT :

- Choisir une dénomination « plus porteuse » pour le territoire du SCOT par exemple « Artois Gohelle »

- S'interroge sur la pertinence du périmètre choisi compte tenu du partenariat avec le Douaisis et Osartis : pourquoi ne pas inclure le Douaisis ; même réflexion sur les transports et la gestion de l'eau

- Le SCOT a acté les futures zones à urbaniser : est-ce une réflexion au préalable ou n'est-ce que la mise bout à bout des PLU existants ?

- la zone d'activités économiques « Mégaparc » est loin d'être bien desservie par les transports en commun existants (ni par le futur TCSP)

- le DOG prévoit la réduction des points noirs notamment au niveau des échangeurs desservant Auchan-Ikéa-Maison+ ; or le SCOT prévoit l'installation du « Mégaparc » sur un échangeur congestionné : comment freiner l'augmentation de trafic ? Ne va-t-on pas tuer dans l'œuf l'ensemble de ces projets ?

- Comment les collectivités du SCOT s'assureront-elles que les emplois créés sur ce territoire profitent à son bassin d'emplois ?

- Comment, concrètement, le SCOT s'assurera-t-il du respect des prescriptions figurant dans les documents du présent dossier ?

Mairie de Givenchy en Gohelle :

- **Un anonyme** souhaiterait que les petites communes soient mieux desservies par les transports en commun.

- **M. Desjardin Daniel**, 1 Résidence les Petits Champs, se dit favorable à l'intérêt que porte le Scot aux collines de l'Artois.

Il déplore, par contre, que ce même schéma valide le projet de déviation de la RD51 dans sa commune. A l'appui de sa pensée, il verse un article publié en avril 2006, intitulé "Note relative à l'impact sur l'environnement naturel lié au projet de la déviation de la RD51 à Givenchy en Gohelle" dans lequel l'association des naturalistes de la Gohelle argumentait son opposition à ladite déviation en raison de son impact environnemental.

- **M. Godart**

- s'interroge sur la contribution du pôle d'excellence sportif au développement économique de la région.
- avance que les logements ne retiendront pas les jeunes dans une région peu attractive
- considère notre territoire livré aux transports routiers
- déplore le report permanent de la "seconde orientation du réseau routier"
- relève un paradoxe dans l'énoncé de la défense des collines de l'Artois et du terril de Pinchonval en cautionnant néanmoins le nouveau tracé de la RN17 et la déviation de la RD51.

- **Mme Claudine Godart**

- liste les handicaps que cumule la région : chômage, environnement,...
- considère que le classement en zones N ou A n'est pas suffisamment protecteur pour atteindre l'objectif 1 : préserver les espaces naturels et agricoles, "très peu présents dans notre département"
- évoque le risque du manque d'eau

- avance qu'il faut penser aux transports urbains pour ne pas reproduire certaines erreurs, telle la déviation du RD51 pour faire face à l'agrandissement du stade de Liévin et insiste sur ce sujet des transports urbains et périurbains

- dénonce l'absence d'évocation de l'énergie éolienne, de la pollution visuelle (panneaux publicitaires) ou encore de l'implantation des antennes relais

- appelle à la vigilance du Scot

- est, enfin, satisfaite de la présentation de cette enquête publique

Mairie d'Hénin Beaumont :

- **M. Cuvellier Jean Marc**, pose le problème des habitants (notamment des personnes à mobilité réduites ou les enfants) de La Gare d'Eau à Pont à Vendin qui doivent faire 3 kilomètres à pied pour se rendre au premier arrêt de bus : demande qu'il y ait arrêt de bus à La Gare d'Eau

- **Mr et Mme Delarue** qui demeure sur la RN 43 à Montigny en Gohelle, donc sur le trajet du futur TCSP, s'inquiètent du rétrécissement probable des trottoirs, ce qui va entraîner un rapprochement de la circulation vers les immeubles et une amplification du bruit. Ils souhaitent un transport électrique.

Siège du SCOT à Hénin Beaumont :

- **Mme Petton Marie Louise**, membre du conseil de quartier Est, demande que lui soit transmis le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

- **M. Delsaux Gérard**, consigne les propositions suivantes :

- Recenser les logements vacants et les mettre à disposition des demandeurs

- Réglementer le stationnement des gens du voyage

- Orienter les jeunes (mais aussi les demandeurs d'emploi, Rmistes et chômeurs) vers les secteurs déficitaires

- Les entreprises demandeuses ne pourraient-elles pas offrir des bourses avec engagement d'exercer chez elles un certain nombre d'années

- A quand un tramway d'Est en Ouest à travers le bassin minier ?

- A quand des bus au gaz dans le bassin minier ?

- Favoriser la circulation des cyclistes et des piétons

- Eviter les couloirs cyclistes le long des voitures en stationnement, car le couloir est de la largeur d'une portière s'ouvrant

- A quand la voie verte à travers le bassin minier d'Est en Ouest à travers les cavaliers des mines ?

- Pour cyclistes, piétons, familles avec enfants et poussettes, fauteuils roulants, rollers avec de chaque côté des boucles pour les cyclos qui passeraient par des éléments du patrimoine minier : tourisme

- Pour les piétons, il existe des boucles de la trame verte

- Il y a une fiche une cartographique des cavaliers remarquables à préserver

- Les collectivités, administrations, usines, zones commerciales, établissements scolaires devraient montrer l'exemple de récupération des eaux pluviales

- Sur la CAHC créer un ou des centres médico sportifs en vue de : -Visites médicales d'aptitudes sérieuses suivant les pratiques sportives, - Informations sur pratiques raisonnées, sur les dangers dans le sport, sur la diététique vers les dirigeants sportifs et familles, -Reconversion des sportifs (de haut niveau en particulier), Respect des arbitres.

- **M. Nowak Jacques** dépose les remarques au nom du Conseil de Développement d'Hénin Beaumont signées par les membres de ce conseil :

- Regrette de ne pas avoir pu disposer de plus de temps pour analyser le dossier et qu'un technicien du SCOT ne soit pas ne soit pas venu expliciter son contenu ;

- Approuve le découpage en 3 grands secteurs ;

- Concernant la trame verte, demande que soient figurés les cheminements en projet sur la ville ;

- Souhaite que le TCSP ait un lien avec le Douaisis, important pour les habitants de l'Est de la CAHC dans le cadre d'une liaison suivant l'axe Carvin-Hénin-Arras ;

- Etablir une liaison entre la gare d'Hénin et la plateforme Delta 3 pour faciliter l'emploi ;

- Concernant l'implantation de zones économiques privilégier la réhabilitation des friches industrielles par rapport aux terres agricoles ;

- **M. Parsy Christian** consigne qu'il dépose la contribution du Conseil de Développement de Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, courrier du 06 décembre 2007 signé par M. Wawrzecki Richard son Président.

Ce courrier reprend 5 avis adoptés par cette structure dont 2 concernent l'avis sur le DOG du SCOT du 12 novembre 2007 et l'avis sur le PADD du SCOT du 11 avril 2007 – pris en compte dans la présente enquête – et 3 avis sur le PLH et PDU non repris au titre de la présente enquête comme étant attachés à des enquêtes antérieures.

- Avis sur le DOG du SCOT :

- Estime indispensable la création et la préservation d'espaces de zones agricoles protégées empêchant le développement de la péri urbanisation ;

- Le suivi qualitatif des espaces protégés est important et doit être organisé sur le périmètre du SCOT ;

- Pour les nouveaux quartiers, l'absence de connexions aux autres quartiers et espaces publics est à interdire ;

- Dans la forme urbaine, favoriser les immeubles bas sans ascenseur ;

- Estime important de renforcer le maillage commercial au sein de l'armature urbaine en tissant des liens avec les parcs commerciaux ;

- Ne pas oublier les travaux réalisés dans le cadre du PDU et Schéma Régional des Transports ;

- S'interroge sur la recommandation de limiter les offres de parking au sein des entreprises ;

-Dans la pagination il semble manquer le chapitre 1.4 ;

- Estime que le commerce fait partie intégrante du développement économique du territoire ;

- Les prescriptions de réalisation de parcs d'activité HQE auraient pu être mises plus en évidence ainsi qu'une connexion autre que routière ;

- Structurer les filières courtes de produits agricoles aussi bien en termes de transformation que de commercialisation ;

- Promouvoir les revenus extra agricoles en développant chambres d'hôtes, d'étudiants et gîtes ;

- Préserver la qualité des cités minières et prévoir des prescriptions relatives à l'aménagement, la rénovation et l'organisation des espaces ;

- Demande que des mesures de réduction des bruits soient mises en place le long des infrastructures ;

- Estime que le SCOT doit être prescriptif afin de permettre un réel parcours résidentiel ;

-S'interroge sur la volonté d'obtenir une augmentation de la population ;

Avis sur le PADD du SCOT :

- *Sur la rédaction de l'état des lieux et l'approche générale du PADD :*

- Il aurait été important dès le début du document d'ouvrir la présentation par des cartographies et les modes de gouvernances liés à la coopération métropolitaine de façon à positionner le territoire par rapport au projet métropolitain ;

-De même, il aurait été possible d'imaginer une plus forte valorisation dans l'affichage de notre territoire en prenant en considération les problématiques liées à la gestion de l'eau, à la formation, à l'habitat, à la culture et au développement économique de nos territoires ; les éléments du contexte ne laissent pas suffisamment apparaître le dynamisme du tissu productif local ;

- *Sur le positionnement du territoire :*

- Le positionnement du territoire doit être marqué d'un volontarisme vis-à-vis des autres territoires ;

- L'affirmation « en matière économique il n'y a pas de site de rang » peut être facilement contredite quand on connaît les efforts réalisés par les 2 agglomérations ;

- *Sur la coopération métropolitaine* :

-Propose les principes d'une coopération métropolitaine : la diversité doit être constamment garantie – recherche d'une complémentarité harmonieuse entre les territoires – refuser un espace à deux vitesses – rejeter centre dominant/périphérie dominée – lutter contre une conception fonctionnaliste ou sectorielle de l'espace – appuyer la coopération sur un projet de développement partagé conforme à l'optique de développement durable. En prévoyant les moyens nécessaires à leur mise en œuvre, on cherchera à réaliser une cohérence avec les autres politiques territoriales ; à cet égard, le texte pourrait être amendé car la formulation est inquiétante ;

- *Sur les conditions de la métropolisation* :

- Regrette l'usage de termes tels que « défis, retards à combler, à améliorer » : le document doit donner une impulsion positive ;

- Vis-à-vis de l'aire métropolitaine, souhaite que le territoire puisse être en mesure de garder son autonomie dans les choix qu'il aura à prendre et que son avenir ne soit pas imposé par des contraintes exogènes ;

- *Sur le projet du territoire en matière de développement urbain*

- Produire des petits logements pour les personnes âgées et les jeunes couples ayant des difficultés à se loger ;

- L'encadrement des extensions urbaines doit respecter les zones à risques (inondations, miniers, industriels) ;

- Renforcer le long de la RN 43 la densification urbaine afin de créer une réelle urbanité (ce qui rendrait plus efficace le TCSP) ;

- *Sur le projet de territoire en matière d'économie et d'emploi :*

- Estime important qu'un développement des zones économiques puisse se mettre en oeuvre dans une programmation de remplissage prévisionnel des zones existantes ;

- Propose que puisse être évoqué la certification des nouvelles ZAE au sein du PADD ;

- Estime que l'offre commerciale du territoire est importante et qu'il faut poursuivre les efforts de maintien dans les villes intermédiaires ;

- Développer l'attractivité et organiser à une échelle cohérente les formations ;

- Créer et maintenir les services publics de qualité sur le territoire ;

- *Sur le projet du territoire en matière de transports et déplacements :*

- L'organisation des transports et des déplacements doit s'articuler avec les territoires voisins ;

- Créer un système de transports organisés et attractifs ;

- Hiérarchiser les voies et modes de transports avec affirmation des pôles d'échanges et des axes structurants ;

- Souhaite qu'il y ait une cohérence générale de toutes les politiques menées ;

- Développer les modes de transports alternatifs à la route ;

- *Sur le projet du territoire en matière d'environnement et de cadre de vie* :

- Estime intéressantes les préconisations déclinées par secteur ;

- Concernant la préservation des ressources naturelles, quelle possibilité d'inciter techniquement et financièrement les habitants, entreprises et administrations ;

- Souhaite que la réduction des déchets à la source soit favorisée.

- **M. Boinski Alain** (dans une lettre parvenue après la clôture de l'enquête mais postée avant) insiste sur l'environnement en considérant "qu'au train où vont les constructions à Liévin, il ne restera plus aucune terre agricole" et veut donc les préserver. Il dénonce aussi les dépôts d'immondices divers sur le terril des "Pichonvalles". Enfin il s'élève contre" le projet qui vise à couper la forêt en deux pour accéder au stade couvert".

Mairie de Lens :

- **M. Quinchon Voltaire** de Sallaumines déclare qu'il va envoyer un courrier sur le projet du scot.

- **M. Zanetti Christian**, 12 route de Lucheux à Bouvigny Boyeffles, encourage le développement du covoiturage et, à ce titre, propose l'aménagement, en divers points d'accès à la A21, de zones de stationnement pour les pratiquants.

Par ailleurs, il invite à une réflexion sur la mise en cohérence du TCSP avec la réouverture de la voie ferrée Bruay La Buissière – Bully les Mines.

- **M. Libre Daniel**, 11 rue des Alouettes, Anne Franck, à Lens déplore la pollution industrielle du Pas de Calais, son faible taux de reboisement, la suprématie des autoroutes aux dépens des transports alternatifs, le manque de logements, d'emplois et le retard en termes d'équipements de santé.

Mairie de Liévin :

- **M. Wawrzynowicz Joseph**, 50 rue Jean Moulin à Lens, regrette le manque de lisibilité de la signalétique routière notamment sur la zone commerciale Auchan et invite à l'utilisation de pictogrammes

- **M. Dubois Michel,** 1 rue Pasteur à Carency ne croit pas à une forte implication, dans cette enquête, de la population qui ne mesure pas, selon lui, les conséquences de ce schéma.

Il considère encore que l'information n'a pas été suffisamment relayée par certains élus.

Il informe encore de l'utilisation, il y a 30 ans, de la parcelle A1582 à Carency comme décharge communale et zone de dépôts sauvages.

Il dénonce un certain favoritisme accordé à un conseiller municipal agriculteur dans un projet atteignant le périmètre de captage d'eau au lieu dit le "Feuchy" à Carency et met en garde contre une fluctuation future des débits autorisés.

Enfin, il invite à une nécessaire concertation avec les agriculteurs.

Mairie de Sains en Gohelle :

- **M. Cattoor Jules** 13 rue de Condé se dit favorable à l'aménagement de l'ancienne fosse 13 mais s'oppose à l'implantation d'une piste 4x4.

Mairie de Sallaumines :

- **M. Quinchon Voltaire**, 9 rue Derlique à Sallaumines souhaite une participation "effective et dense" de la population à ce schéma et propose que son quartier de l'Epinette à Sallaumines, concerné par un projet intercommunal, s'inspire d'ores et déjà des enjeux du Scot et qu'il en soit de même pour tous les projets déjà envisagés.

Mairie de Souchez :

- **M. Jean-Marie Alexandre**, Maire, déplore que n'aient pas été prises en compte les observations de son conseil municipal du 27 août 07 et ses propres remarques émises lors de la présentation du Scot. Il cite :
- la sous-évaluation des moyens de transports dans un secteur à forte pression immobilière
- l'absence de prévision sur les mêmes moyens et les lieux d'hébergement compromettant le développement du tourisme de mémoire
- demande s'il est normal qu'un habitant de Angres pourra faire son shopping à Lille sans utiliser sa voiture alors qu'un de ses administrés ne disposera d'aucun moyen de transport pour se rendre à Lens
- dénonce la création d'une piste cyclable sur le CD937 sans prise en compte de la densité du trafic et l'étroitesse du réseau
- ne comprend pas que les habitants de sa commune soient privés de moyens de déplacements urbains alors qu'ils connaissent les mêmes contraintes qu'en zone urbaine

Aussi, demande-t-il la révision du Scot.

Mairie de Villers au Bois :

- **M. Blancart**, Maire, attire l'attention sur la révision du PLU de sa commune qui tend à développer à l'urbanisation deux zones choisies en raison de leur proximité immédiate du village, des voiries, des équipements et de leur insertion dans le paysage et, à cet effet, souhaite la redéfinition de la limite de la ZNIEFF n° 39. A l'appui de ses observations, il joint une étude d'impact réalisée par la société AXECO qui conclut à un " faible impact sur la faune et les habitats du site".

31. L' information du maître d'ouvrage.

Mr le Président su Syndicat Mixte du Scot LLHC a été informé de ces observations par un courrier en date du 19-12-2007.

Un exemplaire de ce procès-verbal est annexé au présent rapport.

32. Le mémoire en réponse.

Mr le Président du Scot nous a répondu par un courrier en date du 27-12-2007 recopié intégralement dans les 21 pages suivantes :

L'original est annexé à la présente procédure.

« I. OBSERVATION ET INTERROGATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE »

La question de la ressource en eau

Eléments de réponse aux interrogations de la commission d'enquête

La ressource en eau nous apparaît être un point essentiel dans le SCOT LLHC.

La situation actuelle nous semble préoccupante :
- l'eau potable est dégradée par les nitrates,
- les performances de l'assainissement et de l'épuration sont à améliorer,
- le site de Quiery la Motte arrive à la limite de son exploitation,
- parallèlement les besoins en eau sont en augmentation constante.

Combien de captages sont en limite d'exploitation ?
La capacité des forages restants permettra-t-elle de faire face à la demande actuelle et à fortiori d'absorber les besoins futurs ?
Les captages sont-ils tous déclarés d'utilités publiques et protégées ?
Ne faut-il pas limiter l'implantation d'industries fortement consommatrices d'eau ?
Le Scot ne devrait-il pas mettre cette problématique de l'eau en exergue pour mieux sensibiliser ses partenaires et notamment ceux de la communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin

Les documents du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement ont clairement pointés les disfonctionnements et les besoins du territoire en termes de quantité et de qualité de la ressource en eau.

Bien que le SCOT pointe, propose et prescrit un certain nombre de règles dans ses documents, les agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin n'ont pas attendu la réalisation d'un tel document pour se préoccuper de la gestion de l'eau sur leur territoire. La mise en œuvre prochaine du SAGE Marque-Deûle, qui sera dans la hiérarchie des documents d'urbanisme supérieur au SCOT, témoigne même de la collaboration avec les autres territoires voisins (Lille Métropole) tous dépendants de la même nappe phréatique.

Si l'eau potable est dégradée par les nitrates sur la Communaupole de Lens-Liévin, celle-ci a mis en place de façon provisoire, des traitements de dénitratation, et à plus long terme engagé la recherche de nouvelles alternatives (diversification et recherche de nouvelles ressources sur son territoire et en dehors).

Bien que les performances de l'assainissement et de l'épuration soient encore à améliorer, la poursuite des études et des travaux sur les réseaux contribuent depuis quelques années à réduire les dysfonctionnements et à améliorer les performances de l'épuration. Le développement des techniques alternatives (de façon systématique sur la CAHC) de gestion

des eaux pluviales contribue également à limiter les arrivées d'eaux pluviales au réseau unitaire et à diminuer la surcharge hydraulique.

A propos du captage de Quiery-la-Motte et des besoins du territoire en augmentation, la réponse au Préfet qui formule les mêmes remarques que la commission d'enquête ont été les suivantes :

> « Les élus du territoire vous rejoignent dans cette analyse et anticipe les besoins de développement du territoire. C'est pourquoi les services de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin ont engagé une étude de modélisation de la nappe de la craie. Il en ressort, bien que cette étude ne soit pas encore terminée, qu'un pompage supplémentaire sur le champ captant de Quiéry-la-Motte est envisageable. Les conclusions de cette étude hydrogéologique seront présentées en 2008 aux services de l'Etat compétents afin d'engager une nouvelle procédure de Déclaration d'Utilité Publique pour obtenir une autorisation de pompage complémentaire.

Nonobstant, deux éléments confortent les collectivités dans leur analyse :

→ Les volumes vendus (tous clients confondus) baissent régulièrement depuis 2001 (5 228 814 m^3 en 2001 et 4 999 886 m^3 en 2006). La fermeture des industries, grosses consommatrices d'eau potable, a permis de compenser les besoins domestiques.

→ Comme l'indique le DOG, le SCOT se donne pour objectif d'apporter une offre suffisante en terme de logements et d'équipements pour tenter d'enrayer l'exode de la population qui ne cesse de se confirmer depuis les années 70 (DOG – page 30 et 64). »

En ce qui concerne les captages, les documents - Etat Initial de l'Environnement et Diagnostic du SCOT - seront actualisés suite aux données fournis en annexes de l'avis du Préfet en tant qu'autorité environnementale et suite au travail mené depuis 2002 par les agglomérations. On retrouve déjà dans ces documents les éléments quantitatifs et qualitatifs concernant les captages des deux agglomérations. Ainsi apparaitra les éléments d'avril 2007, fournis par la MISE/DDAF dans ces documents :

- les ouvrages à fermer pour l'usage d'eau potable,
- les captages bénéficiaires d'une Déclaration d'Utilité Publique,
- les captages bénéficiaires d'une expertise hydrogéologique favorable, à protéger par l'engagement d'une DUP,
- la phase transitoire,
- les prospections en cours.

Ainsi pour répondre directement aux autres questions :

- Les DUP des périmètres de protection ont été arrêtées pour la totalité des captages en exploitation,
- La fermeture des entreprises fortement consommatrices d'eau potable (comme Métaleurop avec près de 23 millions de m^3 d'eau superficielle/an) témoigne du processus inverse. L'arrivée éventuelle de nouvelle entreprise sera soumise à des autorisations supérieures aux règles du SCOT.

A la lecture des documents composant le SCOT de Lens Liévin - Hénin Carvin, des éléments de diagnostic (qui seront actualisés pour l'approbation finale), de PADD et des règles édictées

dans le DOG que ce soit dans les parties consacrées à assurer la santé publique (page 22 à 27) ou dans les autres parties du DOG, le SCOT a bien mis en exergue cette problématique. Le SCOT insiste sur la nécessité d'un développement durable de notre territoire notamment sur la question de la ressource en eau (infiltration des eaux pluviales, notion de densité pour limiter l'imperméabilisation des sols, protection des ceintures agricoles dans le secteur Nord et dans les collines de l'Artois,...).

De plus, la réalisation du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Marque-Deûle, complétant celui de la LYS, et en collaboration avec Lille Métropole devrait permettre de définir les règles précises sur la gestion des risques, de la quantité et de la qualité de l'eau sur nos territoires, règles qui s'imposeront aux documents d'urbanisme locaux, SCOT compris.

II OBSERVATIONS CONSIGNEES DANS LES REGISTRES

REGISTRE DE LA MAIRIE D'ANNAY-SOUS-LENS

Concernant les observations de Mme Dupayage Angèle :

« Félicite la formalisation du SCOT fort bien pensé, mais réalisé sans la participation des habitants ni l'information du public »
Réponse du SCOT : La concertation durant la phase d'élaboration et de validation d'un SCOT répond à des règles précises. Il est joint en annexe la délibération tirant le bilan de la concertation du SCOT.

« Sur le manque d'information par voie d'affichage, par presse locale communale, par conférences-débats sur le sort qui leur est réservé sur un sujet important qui est leur avenir »
Réponse du SCOT : Il est joint en annexe à ce mémoire une note récapitulative reprenant les éléments de communication employés par le SCOT pour satisfaire la communication envers la population :

- **Expositions itinérantes,**
- **Affiches dans les mairies et les bus du réseau Tadao,**
- **Participation à la télévision locale ILTV et à la radio locale Radio Plus,**
- **Articles dans les bulletins d'information des 2 communautés d'Agglomération**
- **Journal « Comment vivrons-nous en 2025 » distribué toutes boites (près de 144 000 logements) et flyer 4 pages présents dans les mairies,**
- **Site internet avec téléchargement possible des documents du SCOT,**
- **Annonce de l'enquête publique dans les journaux municipaux et sur les sites internet des villes,**
- **Article sur l'enquête publique dans la Voix du Nord (édition locale) du 14 novembre 2007.**

« Regrette également qu'on ne parle pas de la ville d'Annay dans les documents du SCOT, notamment les sites à vocation récréative et de loisirs ou faunistique et floristique (trame verte) »
Réponse du SCOT : Le Schéma de Cohérence Territoriale ne doit pas descendre à une échelle trop fine ou se substituer aux documents d'urbanisme locaux de la commune. Le SCOT donne les grandes orientations et fixe « l'intérêt général » qui devra être interprété et discuté à une échelle plus fine lors notamment de l'élaboration des Plan

Locaux d'Urbanisme. C'est dans ce sens que le territoire a été divisé en trois secteurs afin de respecter l'identité et les particularités des différentes communes. En ce qui concerne les sites à vocation récréatives et de loisirs ou faunistiques et floristiques (trame verte), la ville d'Annay est concernée par le projet de trame verte validé par la Communaupole (carte page 18 du DOG) sur son territoire.

« Note des contradictions qui composent le SCOT en citant un exemple : « l'agriculture n'est plus une priorité dans notre région » et affirmer en même temps « que pour la réhabilitation des sites très pollués nous aurons besoin des agriculteurs pour les entretenir en subvenant aux besoins en biocarburants » »

Réponse du SCOT : Dans le projet de SCOT, l'agriculture est identifiée comme un secteur économique majeur, créateur de richesses et d'emplois. Le SCOT réaffirme ainsi la vocation économique mais aussi la vocation structurante et environnementale de l'agriculture à travers la préservation d'espaces de respiration entre les villes et aussi le maintien des paysages remarquables du territoire.

REGISTRE DE LA MAIRIE DE CARVIN

Concernant les observations de Mr Simon Léon :

« Aménager la ligne de chemin de fer existante Lille – Libercourt – Hénin Beaumont – Lens type « RER comme à Paris » pour soulager l'autoroute A1 ; cette ligne desservirait depuis Lille (au niveau de l'ancienne gare de fret) : l'aéroport de Lille Lesquin, Carvin, Liévin et Arras avec pour ces stations des trams-trains rapides et nombreux »

Réponse du SCOT : Les prescriptions inscrites dans le Documents d'Orientations Générales du SCOT page 46 reprennent ces préoccupations d'accessibilité et de desserte au sein de l'Aire métropolitaine :

- **→ Favoriser un maillage ferroviaire assurant des liaisons directes entre les composantes de l'Aire Métropolitaine et les capitales européennes, en s'appuyant sur le TGV et le développement des systèmes de transports ferroviaires existants ou en projet (TER-GV, inter-city ou "RER régional", tram-train).**
- **→ Renforcer l'offre en TER sur les axes Lens/Lille et Douai Lille sur les axes principaux : via Don-Sainghin, via Libercourt et via Leforest.**
- **→ Aménager les gares du territoire pour organiser au mieux les rabattements et les échanges entre les modes de transport. Les pôles d'échanges de Libercourt, Lens et Hénin Beaumont seront ainsi confortés (aménagement de parcs relais, organisation du rabattement, information aux usagers...). Les autres gares du territoire sont également des éléments structurants du territoire dont les communes doivent tenir compte dans leur projet communal et le rabattement de proximité y sera favorisé.**

« Inciter les transporteurs routiers à s'équiper de porte containers et au-delà de 200 Kms les mettre sur le réseau ferré »

Réponse du SCOT : Bien que cette proposition soit intéressante, elle relève d'une politique nationale sortant de la compétence du SCOT.

« Edifier des éoliennes sur le terril de la fosse 4 ou le long de ligne TGV »

Réponse du SCOT : Les schémas éoliens des agglomérations ont identifiés les secteurs potentiellement favorables à leur installation et à la création de Zone de Développement

Eolien... Cette compétence reste communale et d'agglomération, le SCOT prévoit à travers la prescription du DOG que : « Les sites favorables à l'installation d'éoliennes sont identifiés dans le cadre d'études menées par les Agglomérations en concertation avec les Communes. Les Communes concernées par les Zones de Développement Eolien, issues entre autres de ces schémas éoliens locaux, favoriseront l'implantation d'éoliennes dans leur PLU. Sur les zones non identifiées comme favorables à l'installation d'éoliennes, des études fines devront définir la faisabilité technique de telles installations. »

« Proposer aux futurs propriétaires de s'équiper en panneaux solaires et recueillir les eaux pluviales »
« Dans la zone industrielle chaque entreprise devrait disposer de citernes d'eau pluviale pour rejet via les pelouses dans la nappe phréatique »
Réponse du SCOT : les prescriptions du DOG page 23 sur ces deux thématiques indiquent :

- → **Favoriser la mise en œuvre d'innovations architecturales permettant les économies d'énergie ou l'utilisation économe des ressources (isolation, toitures terrasses, dépassement du COS autorisé par la loi POPE du 13 juillet 2005, installation de panneaux solaires ou photovoltaïques destinés à la production d'électricité)**
- → **La limitation de l'imperméabilisation des sols, la maîtrise des écoulements des eaux et la gestion des eaux pluviales à la parcelle devront guider toutes les politiques d'aménagement du territoire.**

« Réserver une citerne pour les pompiers afin de ne pas pomper dans le réseau »
Réponse du SCOT : cette proposition est à réfléchir à l'échelle du projet mais ne peut pas être généralisé dans le cadre des orientations d'un SCOT

« Aménager des pistes cyclables notamment autour de Carvin »
Réponse du SCOT : Dans le cadre du SCOT et du Plan de Déplacement Urbain, les aménagements des pistes cyclables seront favorisés. Les prescriptions du DOG page 52 spécifiques à l'utilisation des vélos sont inscrites afin de développer, aménager et sécuriser les pistes cyclables :

- → **Améliorer le maillage des aménagements cyclables, assurer la continuité des itinéraires (urbain, interurbain et intermodalité), utiliser l'existant, connecter le nouveau réseau au réseau existant et entretenir les réseaux.**
- → **La desserte et les relations devront à terme être assurées entre les communes.**
- → **Les trames vertes communautaires structurantes et la véloroute-voie verte régionale pourront constituer des supports à ce maillage.**
- → **Offrir des aménagements de qualité et homogènes (traitement des points dangereux, marquage au sol, revêtement...).**
- → **Créer développer et sécuriser le stationnement des deux-roues courte et longue durée à la fois sur les pôles d'échanges, les pôles attractifs (équipements sportifs, culturels, scolaires, services, centres villes...)**
- → **Pour les constructions nouvelles d'habitat collectif, de bureaux ou de zones d'activités, les PLU devront prévoir des règles d'aménagement adaptées en quantité et en qualité au stationnement des vélos (exemple : obligation pour les immeubles, les lotissements et les ZAC de prévoir un parking vélo).**
- → **Elaborer un réseau de jalonnement deux-roues cohérent et continu (signalétique et itinéraires).**

Concernant les observations de Mr Cédric Fresko :

« Choisir une dénomination « plus porteuse » pour le territoire du SCOT par exemple « Artois Gohelle » »
Réponse du SCOT : bien que la proposition soit intéressante elle n'a pas été jugée prioritaire pour les élus du territoire du SCOT.

« S'interroge sur la pertinence du périmètre choisi compte tenu du partenariat avec le Douaisis et Osartis : pourquoi ne pas inclure le Douaisis ; même réflexion sur les transports et la gestion de l'eau »
Réponse du SCOT : le périmètre a été défini par arrêté préfectoral en date du 13 juin 2002. Il se base sur le périmètre identique du Schéma Directeur de Lens-Liévin, sur la présence d'un arrondissement presque unique, d'un bassin d'emploi et d'habitat Lens-Hénin homogène au sein du département du Pas de Calais.
Néanmoins dans le cadre d'un travail partenarial initié depuis l'élaboration des SCOT des 3 territoires, de nombreux contacts techniques et politiques avec le SCOT du Grand Douaisis et également celui de l'Artois (SMESCOTA) ont été entrepris et se poursuivront dans l'avenir.

« Le SCOT a acté les futures zones à urbaniser : est-ce une réflexion au préalable ou n'est-ce que la mise bout à bout des PLU existants ? »
Réponse du SCOT : C'est la démonstration de la cohérence (Diagnostic, EIE, PADD) entre les futures zones communales et le projet du SCOT. De plus, de nombreuses communes ont engagées depuis le début des travaux du SCOT la révision générale de leur Plan Local d'Urbanisme. La définition de ces futures zones à urbaniser a donc été réfléchie en collaboration étroite avec le syndicat mixte du SCOT qui en application de l'article L122-2 du code de l'urbanisme doit délibérer pour autoriser l'urbanisation de nombreuses d'entre elles.

« la zone d'activités économiques « Mégaparc » est loin d'être bien desservie par les transports en commun existants (ni par le futur TCSP) »
Réponse du SCOT : Aujourd'hui, la zone est classée en 2AU et n'est donc pas encore urbanisée ni urbanisable. Son éventuel passage en zone constructible devra respecter toutes les prescriptions du SCOT et notamment en matière de desserte.

« le DOG prévoit la réduction des points noirs notamment au niveau des échangeurs desservant Auchan-Ikéa-Maison+ ; or le SCOT prévoit l'installation du « Mégaparc » sur un échangeur congestionné : comment freiner l'augmentation de trafic ? ne va-t-on pas tuer dans l'œuf l'ensemble de ces projets ? »
Réponse du SCOT : Suite à l'avis du Préfet sur le projet de SCOT reprenant la même remarque, une recommandation sera ajouté dans le DOG sur le nécessaire maintien du niveau de fonctionnement des axes et des échangeurs autoroutiers. De plus, les études d'impacts indispensables à la réalisation d'un tel projet devront examiner les conditions d'accès à la zone et les éventuels effets sur le trafic des voies environnantes....

« Comment les collectivités du SCOT s'assureront-elles que les emplois créés sur ce territoire profitent à son bassin d'emplois ? »
Réponse du SCOT : Le SCOT ne peut pas répondre à la place des collectivités sur ce thème. Néanmoins les agglomérations et leurs partenaires travaillent ensemble pour que les créations d'emploi profitent au territoire, par le biais notamment des maisons de l'emploi.

« Comment, concrètement, le SCOT s'assurera-t-il du respect des prescriptions figurant dans les documents du présent dossier ? »

Réponse du SCOT : La loi garantit la pérennité de la structure du SCOT et le principe de révision du Schéma tous les 10 ans. Dans ce cadre, et en tant que Personne Publique Associée, le Syndicat Mixte du SCOT devra être légalement, sollicité pour donner son avis motivé sur chaque nouveau PLU.

Le contrôle de légalité de l'Etat permettra aussi la mise en application des règles. Enfin, chaque citoyen pourra dans le cadre des concertation ou des enquêtes publiques, pourra s'appuyer sur le SCOT pour vérifier la compatibilité entre les différents documents.

REGISTRE DE LA MAIRIE DE GIVENCHY-en-GOHELLE

Concernant les observations d'un anonyme :

Un anonyme souhaiterait que les petites communes soient mieux desservies par les transports en commun.

Réponse du SCOT : Le nouveau réseau mis en place par le Syndicat Mixte des Transports et les communes du territoire ont permis la réalisation d'un service destiné aux communes dites rurales, le bus à la demande « allobus ». En ce qui concerne le SCOT, le projet structurant de Transport en Site Propre au cœur du territoire aura pour conséquences la réorganisation des lignes du réseau « classique » vers ce site propre et bénéficiera ainsi à toutes les communes du territoire.

Concernant les observations de M. Desjardin Daniel :

« Il se dit favorable à l'intérêt que porte le Scot aux collines de l'Artois.

Il déplore, par contre, que ce même schéma valide le projet de déviation de la RD51 dans sa commune. A l'appui de sa pensée, il verse un article publié en avril 2006, intitulé "Note relative à l'impact sur l'environnement naturel lié au projet de la déviation de la RD51 à Givenchy en Gohelle" dans lequel l'association des naturalistes de la Gohelle argumentait son opposition à ladite déviation en raison de son impact environnemental. »

Réponse du SCOT : l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation du contournement de Givenchy-en-Gohelle (RD51) a été réalisée du 13 mars au 14 avril 2006. Le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable sous de nombreuses réserves (raccordement RN17/RD51, aménagement d'un carrefour, étude paysagère à mettre en œuvre, ...).

Concernant les observations de M. Godart :

« S'interroge sur la contribution du pôle d'excellence sportif au développement économique de la région »

Réponse du SCOT : Le Schéma Régional de Développement Economique et Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais ont identifié le territoire de Lens-Liévin avec le Pôle d'Excellence Sportif comme tête de pont à la filière santé – loisirs - bien être. L'agglomération de Lens-Liévin à travers la définition de filière d'excellence en a fait de même. Le SCOT a repris ces orientations régionales et intercommunales.

« Avance que les logements ne retiendront pas les jeunes dans une région peu attractive »

Réponse du SCOT : les jeunes diplômés sans enfants forment les départs les plus importants notamment vers la métropole lilloise. C'est une catégorie difficile à conserver

sur le territoire car ce type de population recherche en priorité des conditions de vie très urbaines et à proximité du lieu de travail.
Par contre les jeunes couples avec enfants, cadres moyens et employés forment la deuxième catégorie de départs. Ces couples partent en priorité vers l'arrageois et le béthunois.
L'objectif du SCOT (et des Programme Locaux de l'Habitat qui en découlent), sera de tenter de conserver ces ménages qui ne trouvent pas aujourd'hui un parcours résidentiels à la hauteur de leurs espérances. Ainsi, un certains nombres de préconisations ont été repris dans le document afin de fluidifier le parcours résidentiel, d'intensifier la politique d'accession à la propriété et de favoriser un habitat de qualité.
Enfin, il ne faut pas mésestimer l'attractivité du territoire. En 2006, les ménages « lillois » représentent 21% des nouveaux acquéreurs sur le territoire contre 10% en 2000.

« Considère notre territoire livré aux transports routiers »
Réponse du SCOT : Région de plaine, positionné entre l'Europe de Nord Ouest et l'Europe du Sud , le territoire se trouve sur un corridor routier et logistique important.
Ces flux trop importants sont également des flux de transit difficiles à gérer dans le réseau autoroutier actuel et en fonction des politiques nationales et européennes en vigueur.
Cette présence importante a généré le développement d'une filière logistique qui s'est peu à peu structurée avec la création de la plate forme multimodale Delta3 permettant de développer une complémentarité entre la route, le réseau ferré et les voies navigables.
Cette filière concerne plus de 6000 emplois sur le territoire et les élus ont souhaité mettre en place un plan d'actions visant à développer la logistique autrement que par les flux routiers :

- **conditionnement et emballage**
- **VPC et call center**
- **E-logistique et info-logistique**
- **Structures de formation**
- **Recherche et développement logistique (R&D)**
- **Logistique « inversé » (recyclage)**

« déplore le report permanent de la "seconde orientation du réseau routier" »
Réponse du SCOT : Les prescriptions du DOG concernant la mise en œuvre des modes doux pages 52 et 53 (vélo, marche à pied ou partage de l'espace public) ou encore celles liées à la mise en place des trames vertes (page 18 et 19) démontrent la volonté des élus du SCOT de mener une véritable politique alternative au réseau routier sur notre territoire.

« Relève un paradoxe dans l'énoncé de la défense des collines de l'artois et du terril de Pinchonval en cautionnant néanmoins le nouveau tracé de la RN17 et la déviation de la RD51 »
Réponse du SCOT : l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation du contournement de Givenchy-en-Gohelle (RD51) a été réalisée du 13 mars au 14 avril 2006. Le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable sous de nombreuses réserves (raccordement RN17/RD51, aménagement d'un carrefour, étude paysagère à mettre en œuvre, ...).

Quant au nouveau tracé de la RN17, les études de faisabilité, l'enquête publique et le calendrier des travaux sont antérieurs à la finalisation du SCOT.

Concernant les observations de Me Claudine Godart :

« considère que le classement en zones N ou A n'est pas suffisamment protecteur pour atteindre l'objectif 1 : préserver les espaces naturels et agricoles, "très peu présents dans notre département" »

Réponse du SCOT : Le SCOT reprend les zonages existants dans les Plan locaux d'urbanisme. Le classement en N ou A a pour intérêt premier de ne pas permettre l'ouverture à l'urbanisation des espaces agricoles ou naturels.

Les sites présentant un potentiel naturel, faunistique et floristique particulier pourront également bénéficier d'un classement plus « protecteur » tels que : Espaces Naturels Sensibles, Site Natura 2000, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)....

Un tel classement nécessite des études complémentaires.

« évoque le risque du manque d'eau »

Réponse du SCOT : Les volumes vendus (tous clients confondus) par exemple sur la CAHC baissent régulièrement depuis 2001 (5 228 814 m^3 en 2001 et 4 999 886 m^3 en 2006). La fermeture des industries, grosses consommatrices d'eau potable, a permis de compenser les besoins domestiques.

Comme l'indique le DOG, le SCOT se donne pour objectif d'apporter une offre suffisante en terme de logements et d'équipements pour tenter d'enrayer l'exode de la population qui ne cesse de se confirmer depuis les années 70 (DOG – page 30 et 64). Ainsi l'objectif n'est pas à l'augmentation de la population sur le territoire. Associé à une politique de développement durable d'utilisation de la ressource (voir les prescriptions du DOG page 27), la mise en œuvre de documents supérieurs au SCOT tels les SAGE auront à mener les actions nécessaires pour subvenir aux besoins en quantité et en qualité des habitants.

« avance qu'il faut penser aux transports urbains pour ne pas reproduire certaines erreurs, telle la déviation du RD51 pour faire face à l'agrandissement du stade de Liévin et insiste sur ce sujet des transports urbains et périurbains »

Réponse du SCOT : les prescriptions du DOG sur les transports et déplacements (page 46 et suivantes) reprennent cette volonté. Le projet de TCSP qui structurera le cœur urbain d'Hénin Beaumont à Liévin (connexion avec le stade couvert prévu) doit permettre une augmentation de l'offre en Transport en Commun.

« dénonce l'absence d'évocation de l'énergie éolienne, de la pollution visuelle (panneaux publicitaires) ou encore de l'implantation des antennes relais »

Réponse du SCOT : Les prescriptions page 23 sur la lutte contre les effets de serre tiennent compte de votre remarque et, de la même façon page 20 en ce qui concerne l'affichage publicitaire :

- → **Les sites favorables à l'installation d'éoliennes sont identifiés dans le cadre d'études menées par les Agglomérations en concertation avec les Communes. Les Communes concernées par les Zones de Développement Eolien, issues entre autres de ces schémas éoliens locaux, favoriseront l'implantation d'éoliennes dans leur PLU. Sur les zones non identifiées comme favorables à l'installation d'éoliennes, des études fines devront définir la faisabilité technique de telles installations**
- → **La transition réussie entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis des entrées de ville nécessite qu'un traitement paysager de qualité soit engagé, à travers :**
  - **l'identification et la mise en sécurité des entrées d'agglomération par la réalisation d'aménagements urbains spécifiques de qualité (rétrécissement de chaussée, effet porte, traitement des carrefours,...),**

- **un état des lieux de l'affichage publicitaire (publicité, enseignes et pré-enseignes) dans les entrées d'agglomération. Il est possible d'aller plus loin que le simple respect de la législation en vigueur (loi du 29 décembre 1979) par l'instauration de Zonages de Publicités Restreintes (ZPR).**

« Appelle à la vigilance du scot »
Réponse du SCOT : La loi garantit la pérennité de la structure du SCOT et le principe de révision du Schéma tous les 10 ans. D'ailleurs de nombreux observatoires ont été crées afin de permettre le suivi de la mise en œuvre du SCOT. De plus, le SCOT à travers son Document d'orientations Générales est un document prescriptif devant guider l'écriture des documents qui doivent lui être compatibles tels les PLU, les PLH... Enfin, le contrôle de légalité de l'Etat permettra aussi la mise en application des règles.

REGISTRE DE LA MAIRIE D'HENIN-BEAUMONT

Concernant les observations de M Cuvellier Jean Marc
« pose le problème des habitants (notamment des personnes à mobilité réduites ou les enfants) de La Gare d'Eau à Pont à Vendin qui doivent faire 3 kilomètres à pied pour se rendre au premier arrêt de bus : demande qu'il y ait arrêt de bus à La Gare d'Eau »
Réponse du SCOT : Cette problématique sort du champ de compétence du SCOT. Elle reste de l'ordre du Plan de Déplacements Urbains et de l'organisation du réseau de transport géré par le Syndicat Mixte des Transports. Le SCOT fixe les grandes orientations de développement du territoire, à charge aux collectivités comme aux communes de les mettre en œuvre à travers leur Plan Local d'Urbanisme ou leur Plan de Déplacements Urbains.

Concernant les observations de Mr et Mme Delarue *qui demeure sur la RN 43 à Montigny en Gohelle, donc sur le trajet du futur TCSP, s'inquiètent du rétrécissement probable des trottoirs, ce qui va entraîner un rapprochement de la circulation vers les immeubles et une amplification du bruit. Ils souhaitent un transport électrique.*
Réponse du SCOT : Le choix du mode de Transport en Commun en Site Propre n'est pas encore décidé, et le tramway qui est un transport électrique reste une des possibilités. Dans tous les cas, ce nouveau mode de transport sera moins bruyant que la circulation automobile actuelle. De plus, les espaces publics (dont les trottoirs) devraient être maintenus (voir agrandis dans certain cas) et requalifiés dans le cadre de la réalisation de ce TCSP.

REGISTRE DU SCOT D'HENIN-BEAUMONT

Concernant les observations de Mme Petton Marie Louise, *membre du conseil de quartier Est, demande que lui soit transmis le Projet d'Aménagement et de Développement Durable*
Réponse du SCOT : un dossier a été transmis le jour même de la visite de Mme Petton et il lui a été indiqué qu'il était en téléchargement libre sur le site internet du SCOT.

Concernant les observations de M. Delsaux Gérard :
« Recenser les logements vacants et les mettre à disposition des demandeurs »

Réponse du SCOT : Cette proposition intéressante n'est pas de la compétence du SCOT, néanmoins elle intéresse les agglomérations et les communes soucieuses d'offrir un logement décent à chaque citoyen.

« Réglementer le stationnement des gens du voyage »
Réponse du SCOT : Cette prescription est déjà présente dans les Programmes Locaux de l'Habitat des deux agglomérations. Néanmoins, le SCOT fera référence au Plan Départemental d'Accueil des Gens du Voyage au titre des prescriptions d'équilibre social de l'habitat.

« Orienter les jeunes (mais aussi les demandeurs d'emploi, Rmistes et chômeurs) vers les secteurs déficitaires »
« Les entreprises demandeuses ne pourraient-elles pas offrir des bourses avec engagement d'exercer chez elles un certain nombre d'années »
Réponse du SCOT : Cette problématique est en dehors des compétences du SCOT. Néanmoins, La mise en œuvre de la maison de l'emploi à l'échelle des deux agglomérations et le développement des compétences économiques des agglomérations visent à faciliter l'insertion à l'emploi de la population du territoire.

« A quand un tramway d'Est en Ouest à travers le bassin minier ? »
Réponse du SCOT : Le projet du SCOT en partenariat avec le Syndicat Mixte des Transports prévoit la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre reliant Hénin-Beaumont à Liévin dans un premier temps puis les extensions vers le Douaisis et le Béthunois (page 47 du DOG).

« A quand des bus au gaz dans le bassin minier ? »
Réponse du SCOT : Cette problématique est en dehors des compétences du SCOT et relève d'un choix technique du Syndicat Mixte des Transports.

« Favoriser la circulation des cyclistes et des piétons »
Réponse du SCOT : Les prescriptions du DOG concernant la mise en œuvre des modes doux pages 52 et 53 (vélo, marche à pied ou partage de l'espace public) ou encore celles liées à la mise en place des trames vertes (page 18 et 19) démontrent la volonté des élus du SCOT de mener une véritable politique alternative au réseau routier sur notre territoire

« Eviter les couloirs cyclistes le long des voitures en stationnement, car le couloir est de la largeur d'une portière s'ouvrant »
Réponse du SCOT : Cela ne peut être pris en compte que lors des opérations aménagements. Il faut de plus faire attention au contexte local (profil de voie) qui peuvent parfois réduire les possibilités techniques d'aménagement des couloirs cyclistes. Les prescriptions sur le partage de l'espace publique vont néanmoins dans le sens de cette remarque (page 53 du DOG) :

- **→ Dans les opérations d'aménagement nouvelles prévues par les PLU, la conception de la voirie et des espaces publics reposeront sur les principes suivants :**
  - **Hiérarchiser les voies en fonction des usages (desserte interquartiers ou interne au quartier) et prendre en compte les circulations piétonnes et vélos**
  - **Dissocier nettement l'espace du piéton ou du cycliste de celui de la voiture dans les voies qui desservent les quartiers**
  - **Dans les voies desservant au plus près les habitations, l'automobiliste doit avoir conscience de changer d'espace et d'arriver dans un secteur plus**

intime et plus calme qu'il doit respecter : créer un espace où la voiture et le piéton peuvent cohabiter et assurer la cohérence de la zone d'habitation grâce aux aménagements paysagers…

« A quand la voie verte à travers le bassin minier d'Est en Ouest à travers les cavaliers des mines ? » :
- Pour cyclistes, piétons, familles avec enfants et poussettes, fauteuils roulants, rollers avec de chaque côté :
- Des boucles pour les cyclos qui passeraient par des éléments du patrimoine minier : tourisme
- Pour les piétons, il existe des boucles de la trame verte
Réponse du SCOT : La mise en place des trames vertes et bleues (page 18 et 19du DOG) répond à cette problématique.

« Il y a une fiche une cartographique des cavaliers remarquables à préserver »
Réponse du SCOT : le SCOT prévoit à travers la protection des corridors biologiques, la préservation des cavaliers jugés remarquables sur le territoire (page 14 du DOG et annexes cartographiques). De plus, ils servent de support à la réalisation des trames vertes locales prescrites (page 18 et 19 du DOG).

« Les collectivités, administrations, usines, zones commerciales, établissements scolaires devraient montrer l'exemple de récupération des eaux pluviales »
Réponse du SCOT : les prescriptions sur la lutte contre les inondations (page 23 du DOG) ainsi que celles sur la gestion et la protection de la ressource en eau (page 27 du DOG) répondent à cette demande :

- **→ La limitation de l'imperméabilisation des sols, la maîtrise des écoulements des eaux et la gestion des eaux pluviales à la parcelle devront guider toutes les politiques d'aménagement du territoire.**
- **→ Les collectivités mettront en œuvre les actions permettant la gestion et la valorisation optimale de la ressource en eau dans une optique de développement durable (économie d'eau, protection de la ressource, actions de sensibilisation et d'information auprès des habitants, du public scolaire, des entreprises agricoles et industrielles).**
- **→ Favoriser l'infiltration des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle ou au plus près par les techniques alternatives existantes. Dans le cas contraire, prouver que la gestion à la parcelle n'est pas possible et que le rejet dans le réseau à débit limité est la seule solution. (Article R. 123-9 5°).**

« Sur la CAHC créer un ou des centres médico sportifs en vue de :
-Visites médicales d'aptitudes sérieuses suivant les pratiques sportives
- Informations sur pratiques raisonnées, sur les dangers dans le sport, sur la diététique vers les dirigeants sportifs et familles
-Reconversion des sportifs (de haut niveau en particulier)
- Respect des arbitres »
Réponse du SCOT : le Pôle d'Excellence Sportive de Liévin a été identifié par les acteurs régionaux (Agglomérations, Région, Départements, communes, CCI et SCOT) comme étant le pôle régional de cette thématique.

Concernant les observations de M. Nowak Jacques au nom du Conseil de Développement d'Hénin Beaumont :

« Regrette de ne pas avoir pu disposer de plus de temps pour analyser le dossier et qu'un technicien du SCOT ne soit pas ne soit pas venu expliciter son contenu »

Réponse du SCOT : Deux réunions publiques ont été organisées à Hénin-Beaumont et à Lens (voir délibération tirant le bilan de la concertation), de plus une présentation en mairie d'Hénin-Beaumont a eu lieu le jeudi 27 septembre 2007.

Il est joint en annexe à ce mémoire une note récapitulative reprenant les éléments de communication employés par le SCOT pour satisfaire la communication envers la population :

- **Expositions itinérantes,**
- **Affiches dans les mairies et les bus du réseau Tadao,**
- **Participation à la télévision locale ILTV et à la radio locale Radio Plus,**
- **Articles dans les bulletins d'information des 2 communautés d'Agglomération**
- **Journal « Comment vivrons-nous en 2025 » distribué toutes boites (près de 144 000 logements) et flyer 4 pages présents dans les mairies,**
- **Site internet avec téléchargement possible des documents du SCOT,**
- **Annonce de l'enquête publique dans les journaux municipaux et sur les sites internet des villes,**
- **Article sur l'enquête publique dans la Voix du Nord (édition locale) du 14 novembre 2007.**

« Approuve le découpage en 3 grands secteurs »

Réponse du SCOT : Le territoire du SCOT est homogène et dépasse les clivages administratifs. Le découpage en trois secteurs inter agglo répond à des logiques de développement bien distinct (paysage, habitat, économique) qui renforce cette sectorisation.

« Concernant la trame verte, demande que soient figurés les cheminements en projet sur la ville »

Réponse du SCOT : Le SCOT fixe les grandes orientations en terme de Trame Verte, à charge aux Communes de les transcrire et de les développer à l'échelle de leur PLU par des cheminements précis (voir les prescriptions du DOG page 18 et 19).

« Souhaite que le TCSP ait un lien avec le Douaisis, important pour les habitants de l'Est de la CAHC dans le cadre d'une liaison suivant l'axe Carvin-Hénin-Arras »

Réponse du SCOT : Le SCOT prévoit dans une deuxième phase, les liaisons du futur TCSP en direction du Douaisis mais aussi du Béthunois (voir prescriptions page 47 et 48).

« Etablir une liaison entre la gare d'Hénin et la plateforme Delta 3 pour faciliter l'emploi »

Réponse du SCOT : Le Syndicat Mixte des Transports travaille actuellement sur plusieurs Plans de Déplacement Entreprises (PDE) qui devraient permettre de créer les connections entre les principaux pôles de déplacement. Celui sur la plateforme Delta 3 est déjà engagé.

Les prescriptions du DOG sur l'interaction entre l'urbanisme et les déplacements reprennent ces éléments (page 50 du DOG).

« Concernant l'implantation de zones économiques privilégier la réhabilitation des friches industrielles par rapport aux terres agricoles ; »

Réponse du SCOT : Cette prescription est présente à la page 56 du DOG et sera conforté suite aux remarques de Personnes Publiques Associés dans la version finale du SCOT.

Concernant les observations de M. Christian Parsy pour la contribution du Conseil de Développement de Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, courrier du 06 décembre 2007 signé par M. Wawrzecki Richard son Président.

Avis sur le DOG du SCOT :
« Estime indispensable la création et la préservation d'espaces de zones agricoles protégées empêchant le développement de la péri urbanisation »
Réponse du SCOT : Par l'article R122-3 du Code de l'Urbanisme, le SCOT doit légalement préciser: « les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers.... » . On retrouve notamment aux pages 15-19-39 du DOG les éléments répondant à cette remarque.

« Le suivi qualitatif des espaces protégés est important et doit être organisé sur le périmètre du SCOT »
Réponse du SCOT : Les espaces protégés sont par définition suivis et surveillés car ils font l'objet d'un classement spécifique soit par exemple au titre des ZNIEFF, des ENS ou natura 2000.
Pour tous les autres espaces et sur la base de l'évaluation environnementale, l'article R 122-2 du code de l'urbanisme rappelle que : « Le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délais de 10 ans à compter de son approbation ».

« Pour les nouveaux quartiers, l'absence de connexions aux autres quartiers et espaces publics est à interdire »
Réponse du SCOT : Le DOG dans la partie prescription du développement urbain (page 33) reprend très largement cette problématique de l'insertion urbaine des nouveaux quartiers.

- Dans la forme urbaine, favoriser les immeubles bas sans ascenseur ;
Réponse du SCOT : Le SCOT détermine des notions de densités et de formes urbaines à privilégier. Il n'est pas de ressort du SCOT de déterminer précisément les formes architecturales et techniques des immeubles. Le projet d'aménagement déterminera en fonction des prescriptions du SCOT et des besoins de la commune, la forme urbaine la plus adéquate avec ou sans ascenseur.

« Estime important de renforcer le maillage commercial au sein de l'armature urbaine en tissant des liens avec les parcs commerciaux »
Réponse du SCOT : Cet enjeu est très présent et largement repris dans le SUCA réalisé par le SCOT sous l'appellation « duopole ». Il fait partie intégrante des prescriptions de la partie développement urbain – partie commerce.

« Ne pas oublier les travaux réalisés dans le cadre du PDU et Schéma Régional des Transports »
Réponse du SCOT : Le SCOT a activement participé à l'élaboration de ces travaux. Leurs grandes orientations ont alimenté le volet transport et déplacement du SCOT en collaboration étroite avec le SMT et le Conseil Régional du NPdC.

« S'interroge sur la recommandation de limiter les offres de parking au sein des entreprises ; Recommandation page 50 »
Réponse du SCOT : Comment développer des Plan de Déplacement d'Entreprises et la création d'un TCSP sans créer de mesures incitatives et mesurées favorisant l'utilisation des Transports en Commun ou du co-voiturage ? Il ne s'agit que d'une recommandation destinée à orienter les choix vers un report de la part de l'automobile vers les Transports en Commun.

« Dans la pagination il semble manquer le chapitre 1.4 »
Réponse du SCOT : Le SCOT sera modifié dans le document final

« Estime que le commerce fait partie intégrante du développement économique du territoire »
Réponse du SCOT : En effet, le commerce fait partie intégrante du développement économique du territoire. Néanmoins le SCOT a souhaité mettre l'accent sur la sauvegarde du commerce de proximité et le choix a été fait de privilégier le commerce comme acteur du développement urbain, comme créateur « d'urbanité » pour les centres villes en voie de désertification.
Le commerce est une fonction urbaine fortement organisatrice du territoire, c'est une des conditions à l'attractivité des communes.

« Les prescriptions de réalisation de parcs d'activité HQE auraient pu être mises plus en évidence ainsi qu'une connexion autre que routière »
Réponse du SCOT : Toute la partie intitulée « de la zone au parc » page 58 et après du DOG reprend largement ces considérations qui prennent compte la qualité des espaces, des équipements, des services, mais aussi de l'environnement à travers le concept de développement durable. En ce qui concerne les connexions autres que routières, les parcs d'activités sont soumises aux prescriptions du SCOT visant à favoriser le développement durable sur le territoire.

« Structurer les filières courtes de produits agricoles aussi bien en termes de transformation que de commercialisation »
« Promouvoir les revenus extra agricoles en développant chambres d'hôtes, d'étudiants et gîtes »
Réponse du SCOT : Ces remarques n'entrent pas pleinement dans le champ de compétence du SCOT. Néanmoins, nous avons évoqué cette question dans la partie consacrée à la préservation de l'agriculture sur notre territoire.

« Préserver la qualité des cités minières et prévoir des prescriptions relatives à l'aménagement, la rénovation et l'organisation des espaces »
Réponse du SCOT : Cette question est traitée pages 21 du DOG et fait l'objet d'un enjeu commun « inter-scot » avec le SCOT de l'Artois et le SCOT du Grand Douaisis , en lien avec la Mission du Bassin Minier du Nord Pas de Calais.

« Demande que des mesures de réduction des bruits soient mises en place le long des infrastructures »
Réponse du SCOT : La Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit s'impose au SCOT. Le SCOT ne peut pas reprendre les textes législatifs en vigueur.

« Estime que le SCOT doit être prescriptif afin de permettre un réel parcours résidentiel »
Réponse du SCOT : Le SCOT ne peut pas prescrire des règles concernant le parcours résidentiel, mais il fixe à travers les prescriptions consacrées au développement urbain les conditions pour favoriser ces parcours résidentiels à l'échelle des secteurs du SCOT.
Ainsi, la prescription page 31du DOG précise : « développer des offres de logements en accession sociale et accession classique qui sont sous représentées afin de diversifier l'offre de logements sur le territoire. Les PLH des 2 communautés d'agglomération précisent ou préciseront les objectifs pour chaque statut. »
Les objectifs de construction (Page 30) permettront également de fluidifier le parcours.

« S'interroge sur la volonté d'obtenir une augmentation de la population »
Réponse du SCOT : L'objectif premier du SCOT, répond au projet politique des élus : le maintien du niveau de population de 1999.
Une augmentation de la population pourrait être envisagée si et seulement si ce maintien est observé en 2015.

Avis sur le PADD du SCOT :

« Sur la rédaction de l'état des lieux et l'approche générale du PADD :
- Il aurait été important dès le début du document d'ouvrir la présentation par des cartographies et les modes de gouvernances liés à la coopération métropolitaine de façon à positionner le territoire par rapport au projet métropolitain ;
Réponse du SCOT : Nous invitons le conseil de développement à prendre connaissance des cartographies présentes notamment page 8 du PADD et reprenant une carte des aires d'influence, au sein de l'Europe du Nord et sur l'aire métropolitaine ; la cartographie de l'appel à coopération métropolitaine et un chorème précisant les relations au sein de la région urbaine Nord pas de Calais.

- De même, il aurait été possible d'imaginer une plus forte valorisation dans l'affichage de notre territoire en prenant en considération les problématiques liées à la gestion de l'eau, à la formation, à l'habitat, à la culture et au développement économique de nos territoires ; les éléments du contexte ne laissent pas suffisamment apparaître le dynamisme du tissu productif local »
Réponse du SCOT : Ces problématiques et cet affichage n'apparaissaient pas complètement dans le PADD parce qu'ils sont traités dans l'ensemble des documents du SCOT (diagnostic, EIE et DOG).

« Sur le positionnement du territoire :
- Le positionnement du territoire doit être marqué d'un volontarisme vis-à-vis des autres territoires ;
Réponse du SCOT : Dans cette partie importante du PADD, il est précisé que si le SCOT de Lens-Liévin et Hénin Carvin est un projet parmi d'autres, il ne doit pas être un projet comme les autres. A ce titre nous avons pointé les points forts et les points faibles du territoire pour se positionner vis-à-vis des autres territoires.
Les termes du positionnement doivent être pleinement concordants avec la stratégie de Lisbonne-Göteborg qui définit l'action européenne, celle de la France et de la Région Nord Pas de Calais : un modèle de développement durable reposant sur le triptyque compétitivité/accessibilité, cohésion sociale et territoriale, environnement et prévention des risques.

- L'affirmation « en matière économique il n'y a pas de site de rang » peut être facilement contredite quand on connaît les efforts réalisés par les 2 agglomérations »

Réponse du SCOT : Cette phrase est issue d'une partie reprenant des échanges préalables avec des élus et des acteurs du territoire. Ces citations donnent une tonalité à l'exercice et ont été riches d'enseignements pour charpenter le PADD (voir paragraphe introductif page 9). Dans ce contexte précis il n'y a pas lieu de la contredire, c'est un témoignage.

« Sur la coopération métropolitaine »

Propose les principes d'une coopération métropolitaine : la diversité doit être constamment garantie – recherche d'une complémentarité harmonieuse entre les territoires – refuser un espace à deux vitesses – rejeter centre dominant/périphérie dominée – lutter contre une conception fonctionnaliste ou sectorielle de l'espace – appuyer la coopération sur un projet de développement partagé conforme à l'optique de développement durable. En prévoyant les moyens nécessaires à leur mise en œuvre, on cherchera à réaliser une cohérence avec les autres politiques territoriales ; à cet égard, le texte pourrait être amendé car la formulation est inquiétante ».

Réponse du SCOT : L'enjeu de cette partie est bien de faire le constat actuel du territoire dans le processus de métropolisation et en fonction des indicateurs existants.
Ces constats objectifs ont permis de mettre en place le socle d'une stratégie concertée, et développée pages 15 du PADD et reprenant les préoccupations du Conseil de développement. :

→ Sortir d'une attitude et d'une image de passivité par l'affirmation d'objectifs et d'engagements ambitieux.
→ Inscrire résolument l'avenir du territoire au sein de l'Aire Métropolitaine.
→ Confirmer la communauté de destin qui lie Lens-Liévin et Hénin-Carvin : conforter la dynamique de deux agglomérations et renforcer leurs liens.
→ Ce faisant, tirer collectivement le meilleur parti des potentiels du territoire.
→ Viser un saut qualitatif (la qualité pour tous en termes d'emploi, de formation, de santé) indispensable pour définir ce que l'on veut être (une composante à part entière de l'aire métropolitaine) et ce que l'on ne veut pas être (le « réceptacle » des besoins métropolitains) et afin de créer un développement qui puisse profiter à la population.
→ Mettre en place les outils d'une politique publique de maîtrise du foncier
→ Poursuivre le développement par la diversification de tous les secteurs de l'économie.
→ Prendre appui sur les grands projets comme moteurs ou amplificateurs du développement.
→ Affirmer l'appartenance des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin en tant que composante à part entière de l'Aire Métropolitaine :

- **Inscrire un positionnement du territoire cohérent en fonction de trois échelles : le cadre intercommunautaire, l'Arc Sud, l'Aire Métropolitaine.**
- **Envisager le devenir du territoire en partenariat avec ses voisinages.**
- **Trouver des complémentarités de fonctionnement dans le domaine des transports et des grands équipements de rang métropolitain (santé, formation supérieure, culture ...).**

→ Concevoir le devenir du territoire dans une perspective d'aménagement et ne pas fonder la dynamique locale sur le seul rôle de réceptacle des débordements des voisinages lillois et arrageois :

Mettre en œuvre des logiques d'aménagement avec la volonté d'affirmer une spécificité, une autonomie et une solidarité au service d'un développement raisonné et maîtrisé. Le territoire du SCOT sera d'autant plus utile à l'Aire Métropolitaine qu'il s'appuiera sur un développement qualitatif et complémentaire.

→ Renforcer les fonctions de centralité des pôles urbains et leur complémentarité :
Conforter les fonctions de centralité des villes principales constitutives du « Cœur urbain » qui doivent jouer un rôle prioritaire dans la répartition géographique des développements urbains futurs.

- **Permettre aux autres secteurs du territoire du SCOT de concilier une dynamique complémentaire de celles des villes centres dans le respect des équilibres existants.**
- **Favoriser les échanges et les complémentarités entre chacune de ces composantes.**
- **Confirmer les grands projets de rang intercommunal et régional et assurer leur rayonnement à l'échelle métropolitaine.**

« Sur les conditions de la métropolisation :
- Regrette l'usage de termes tels que « défis, retards à combler, à améliorer » : le document doit donner une impulsion positive ;
Réponse du SCOT : La métropolisation est une réalité reconnue par tous et dont il faut se saisir. Pour tirer pleinement parti de cette nouvelle donne, Lens-Liévin et Hénin-Carvin doivent être prêts à affronter la comparaison et la concurrence. Le défi est à notre portée moyennant une approche lucide de nos potentiels et des progrès à accomplir.

- Vis-à-vis de l'aire métropolitaine, souhaite que le territoire puisse être en mesure de garder son autonomie dans les choix qu'il aura à prendre et que son avenir ne soit pas imposé par des contraintes exogènes »
Réponse du SCOT : Le SCOT partage ce point de vu et le PADD a été construit sur cette volonté forte des élus du territoire.

« Sur le projet du territoire en matière de développement urbain
- Produire des petits logements pour les personnes âgées et les jeunes couples ayant des difficultés à se loger ;
- L'encadrement des extensions urbaines doit respecter les zones à risques (inondations, miniers, industriels) ;
- Renforcer le long de la RN 43 la densification urbaine afin de créer une réelle urbanité (ce qui rendrait plus efficace le TCSP) »

« Sur le projet de territoire en matière d'économie et d'emploi :
- Estime important qu'un développement des zones économiques puisse se mettre en oeuvre dans une programmation de remplissage prévisionnel des zones existantes ;
- Propose que puisse être évoqué la certification des nouvelles ZAE au sein du PADD ;
- Estime que l'offre commerciale du territoire est importante et qu'il faut poursuivre les efforts de maintien dans les villes intermédiaires ;
- Développer l'attractivité et organiser à une échelle cohérente les formations ;
- Créer et maintenir les services publics de qualité sur le territoire »

- Sur le projet du territoire en matière de transports et déplacements :
- L'organisation des transports et des déplacements doit s'articuler avec les territoires voisins ;
- Créer un système de transports organisés et attractifs ;
- Hiérarchiser les voies et modes de transports avec affirmation des pôles d'échanges et des axes structurants ;
- Souhaite qu'il y ait une cohérence générale de toutes les politiques menées ;
- Développer les modes de transports alternatifs à la route ;

« Sur le projet du territoire en matière d'environnement et de cadre de vie :
- Estime intéressantes les préconisations déclinées par secteur ;
- Concernant la préservation des ressources naturelles, quelle possibilité d'inciter techniquement et financièrement les habitants, entreprises et administrations ;
- Souhaite que la réduction des déchets à la source soit favorisée. »

Réponse du SCOT : Le PADD est le « projet politique du territoire ». Il n'a pas vocation à déterminer des prescriptions ou des recommandations.
C'est bien le DOG, seul document opposable, qui contient un caractère prescriptif.
L'ensemble de ces remarques sont néanmoins présentes dans le DOG du SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

Concernant les observations de Mr Boinski Alain *(dans une lettre parvenue après la clôture de l'enquête mais postée avant)*
« Insiste sur l'environnement en considérant "qu'au train où vont les constructions à Liévin, il ne restera plus aucune terre agricole" et veut donc les préserver. Il dénonce aussi les dépôts d'immondices divers sur le terril des "pichonvalles". Enfin il s'élève contre" le projet qui vise à couper la forêt en deux pour accéder au stade couvert" »

Réponse du SCOT : Afin de répondre aux besoins de la population en termes de logements, d'emplois, de services, le SCOT préconise la densification de la ville (construire plus sur moins d'espaces). Ainsi on retrouve dans les prescriptions du SCOT des notions de densités minimales par secteur. La ville de Liévin est située dans le cœur urbain, secteur connaissant les prescriptions de densité les plus fortes.
En ce qui concerne la gestion du Pinchonval, on ne peut que constater qu'ils sont malheureusement le fait d'actes d'incivisme.
Pour le projet de déviation de la RD51, une enquête publique a eu lieu en de mars à avril 2006. Un avis favorable du commissaire enquêteur a été rendu sous réserves sous de nombreuses réserves que le maître d'ouvrage de cette déviation devra prendre en compte.

REGISTRE DE LA VILLE DE LENS

Concernant les observations de M. Quinchon Voltaire de Sallaumines
« Il déclare qu'il va envoyer un courrier sur le projet du scot. »
Réponse du SCOT : Monsieur Quinchon a consigné ses remarques dans le registre déposé dans la commune de Sallaumines.

Concernant les observations de M. Zanetti Christian, 12 route de Lucheux à Bouvigny-Boyeffles,

« Il encourage le développement du covoiturage et, à ce titre, propose l'aménagement, en divers points d'accès à la A21, de zones de stationnement pour les pratiquants.
Par ailleurs, il invite à une réflexion sur la mise en cohérence du TCSP avec la réouverture de la voie ferrée Bruay La Buissière – Bully les Mines. »
Réponse du SCOT : Dans le cadre de ses prescriptions, le SCOT favorise dans un premier temps une forte structuration autour des pôles d'échanges notamment les gares de Libercourt, de Lens et d'Hénin-Beaumont permettant le passage d'un mode de transport à un autre. En ce qui concerne le co-voiturage, le SCOT ne peut en aucun cas l'imposer aux collectivités, ceci ne rentrant pas dans son champ de compétence.
La réflexion sur la réouverture de la voie ferrée Bruay La Buissière – Bully les Mines est menée par les autorités compétentes (SMT, Conseil Régional, SNCF) dans le cadre du projet de structuration de l'axe Est-Ouest du Bassin Minier.

Concernant les observations de M. Libre Daniel, 11 rue des Allouettes, Anne Franck, à Lens
« déplore la pollution industrielle du Pas de Calais, son faible taux de reboisement, la suprématie des autoroutes aux dépens des transports alternatifs, le manque de logements, d'emplois et le retard en termes d'équipements de santé. »
Réponse du SCOT : Exemple parfait d'un développement non durable, le département du Pas-de-Calais doit aussi opérer un retournement d'image et favoriser le développement durable, objet de toutes les préconisations et orientations du SCOT.

REGISTRE DE LA VILLE DE LIEVIN

Concernant les observations M. Wawrzynowicz Joseph, 50 rue Jean Moulin à Lens,
« Regrette le manque de lisibilité de la signalétique routière notamment sur la zone commerciale Auchan et invite à l'utilisation de pictogrammes »
Réponse du SCOT : Le SCOT page 51 du DOG prescrit d'intervenir sur le jalonnement par la définition d'un schéma de principe. Cette prescription devra être détaillé et mise application dans les Plans de Déplacements Urbains afin d'améliorer la lisibilité de la signalétique routière.

Concernant les observations M. Dubois Michel, 1 rue Pasteur à Carency
« ne croit pas à une forte implication, dans cette enquête, de la population qui ne mesure pas, selon lui, les conséquences de ce schéma.
Il considère encore que l'information n'a pas été suffisamment relayée par certains élus.
Il informe encore de l'utilisation, il y a 30 ans, de la parcelle A1582 à Carency comme décharge communale et zone de dépôts sauvages.
Il dénonce un certain favoritisme accordé à un conseiller municipal agriculteur dans un projet atteignant le périmètre de captage d'eau au lieu dit le "Feuchy" à Carency et met en garde contre une fluctuation future des débits autorisés.
Enfin, il invite à une nécessaire concertation avec les agriculteurs. »
Réponse du SCOT : la communication entreprise par le SCOT est détaillée dans le note jointe ainsi que dans la délibération tirant le bilan de concertation avant l'arrêté de projet.
En ce qui concerne le captage d'eau potable, le SCOT prévoit la protection et la maîtrise foncière autour de ceux-ci (page 27 du DOG). Le futur SAGE (Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux) renforcera certainement les politiques locales de préservation de la ressource en eau.
La concertation avec la chambre d'agriculture et les agriculteurs ont permis la rédaction des parties consacrées à la préservation de l'agriculture (du diagnostic au DOG). Sur le

point de la concertation, le DOG sera complétée suite à l'avis de la Chambre d'agriculture sur ce thème.

REGISTRE DE LA VILLE de SAINS-EN-GOHELLE

Concernant les observations de Mr Cattoor :

« se dit favorable à l'aménagement de l'ancienne fosse 13 mais s'oppose à l'implantation d'une piste 4x4 »

Réponse SCOT : L'utilisation des friches dans la politique de renouvellement urbain reste un axe majeur du SCOT. L'échelle communale du projet ne relève pas de sa compétence. Dans tous les cas, le projet devra répondre à la réglementation en vigueur et notamment celles des documents d'urbanisme locaux.

REGISTRE DE LA VILLE de SALLAUMINES :

Concernant les observations M. Quinchon Voltaire :

« Souhaite une participation "effective et dense" de la population à ce schéma et propose que son quartier de l'Epinette à Sallaumines, concerné par un projet intercommunal, s'inspire d'ores et déjà des enjeux du Scot et qu'il en soit de même pour tous les projets déjà envisagés. »

Réponse du SCOT : Le SCOT une fois approuvé devra être appliqué dans tous les documents d'urbanisme locaux et dans certaines autorisations d'urbanisme (ZAC, ZAD, lotissements,...). Si ce projet intercommunal doit passer par une procédure d'urbanisme, il devra se conformer aux prescriptions du SCOT.

REGISTRE DE LA VILLE de SOUCHEZ

Concernant les observations M. Jean-Marie Alexandre, Maire,

« Déplore que n'aient pas été prises en compte les observations de son conseil municipal du 27 août 07 et ses propres remarques émises lors de la présentation du Scot : »

- la sous-évaluation des moyens de transports dans un secteur à forte pression immobilière.
- demande s'il est normal qu'un habitant de Angres pourra faire son shopping à Lille sans utiliser sa voiture alors qu'un de ses administrés ne disposera d'aucun moyen de transport pour se rendre à Lens.
- ne comprend pas que les habitants de sa commune soient privés de moyens de déplacements urbains alors qu'ils connaissent les mêmes contraintes qu'en zone urbaine »

Réponse du SCOT :Le syndicat mixte transport dans le cadre du plan de déplacement urbain a souhaité adapté l'offre à la demande, en développant des produits spécifiques aux différents enjeux que connaît notre territoire : ainsi l'offre dans le cœur urbain du fait de la densité de population (1617 habitants au KM²) et d'importants pôles générateurs a une offre forte, structurée autour de lignes à hauts niveaux de services. Pour les territoires dits ruraux à densité plus faible (245 habitants au KM²), ont été privilégiés des transports à la demande plus souples et plus rapide permettant le rabattement sur des lignes fortes.

Ce service va connaître dans les prochains mois une amélioration de son fonctionnement par une réduction du délai de réservation. Cette réorganisation permet ainsi des déplacements vers le centre de Lens ou de liévin.

Il est bien évident que la commune de Souchez est toujours desservie en transport collectif, les liaisons vers les principaux pôles générateurs sont toujours assurées soit de manières directes soit via des correspondances gratuites (dans l'heure). De même, le réseau de transport prend en compte les développements urbains de l'agglomération dans le respect des orientations du SCOT et dans un souci de maîtrise de la périurbanisation.

- « dénonce la création d'une piste cyclable sur le CD937 sans prise en compte de la densité du trafic et l'étroitesse du réseau »

Réponse du SCOT : Concernant la piste cyclable sur le CD 937, une mise à jour du diagnostic sera apportée afin que cette observation formulée par la commune de Souchez soit prise en compte.

- « l'absence de prévision sur les mêmes moyens et les lieux d'hébergement compromettant le développement du tourisme de mémoire. »

Réponse du SCOT : Le SCOT recommande page 63 du DOG, « d'augmenter en terme quantitatif et qualitatif la capacité hôtelière du territoire afin qu'elle puisse répondre à une clientèle d'affaire et touristique, susceptible de se développer avec l'avènement des grands projets. »
Même si cette recommandation ne répond pas entièrement à la question des prévisions, elle a pour but d'attirer l'attention des acteurs du territoire sur cette question. Nous pensons que le SCOT ne peut intervenir seul sur cette problématique. Cette problématique pourrait faire l'objet d'une étude plus fine associant l'ensemble des partenaires touristique, culturel, économique ainsi que les collectivités concernées.

REGISTRE DE LA VILLE de VILLERS-AU-BOIS

Concernant les observations M. Blancart, Mairie de Villers au Bois :
« Attire l'attention sur la révision du PLU de sa commune qui tend à développer à l'urbanisation deux zones choisies en raison de leur proximité immédiate du village, des voiries, des équipements et de leur insertion dans le paysage et, à cet effet, souhaite la redéfinition de la limite de la ZNIEFF n° 39. A l'appui de ses observations, il joint une étude d'impact réalisée par la société AXECO qui conclut à un "faible impact sur la faune et les habitats du site". »

Réponse du SCOT : compte tenu des éléments fournis par l'étude à savoir la prise en compte dans le projet :
- **des mesures de précaution,**
- **des réductions d'impacts,**
- **des mesures compensatoires,**
- **des mesures d'accompagnements ;**

Le SCOT accède à la demande de la mairie de Villers au Bois afin de redéfinir la limite de la ZNIEFF et permettre la réalisation des projets de construction. A ce titre, et ayant la maitrise foncière des terrains, la commune pourra d'autant plus facilement, appliquer

les prescriptions et orientations du SCOT en terme de développement urbain dans le secteur des collines de l'Artois. »

33. L'avis de la Commission d'enquête.

Il est le suivant :

- La ressource en eau :

Ce sujet reste préoccupant et la Commission d'enquête souhaite que vous demeuriez vigilants et que vous continuiez de sensibiliser vos partenaires publics ou privés.

La confirmation d'un pompage supplémentaire à Quiéry la Motte apporterait plus de sérénité à ce problème.

Le Sage Marque-Deûle sera effectivement hiérarchiquement supérieur au Scot mais ne vous empêchera pas, si vous n'émettez pas de disposition contraire, de vous montrer plus contraignant.

Dans l'attente, nous pensons qu'il est prudent de soumettre les grands projets à une étude préalable sur leur consommation en eau.

Le Scot répond aux autres points de façon détaillée et satisfaisante.

- Mairie d'Annay sous Lens :

- Mme Dupayage Angèle :

Le Syndicat du Scot a mené une campagne d'information remarquable et nous lui en donnons acte.

Le Scot traite des grandes orientations au travers des trois secteurs géographiques qu'il s'est fixés. Le but d'un schéma de cohérence territoriale n'est ni de se substituer aux plans locaux d'urbanisme, ni d'évoquer les communes dans le détail.

L'agriculture est reconnue dans le Scot comme un secteur économique important.

- Mairie de Carvin :

- Mr Simon Léon :

Le développement du transport SNCF est traité dans le Scot au travers du maillage ferroviaire, de l'offre TER et de l'aménagement des gares.

L'équipement en porte-conteneurs des transporteurs routiers est du domaine privé.

Les zones de développement éolien sont de la responsabilité des

communes ou des agglomérations.

Les incitations aux économies d'énergie sont abordées dans le Scot même si elles ne relèvent visiblement pas toutes, de sa seule compétence.

Les aménagements de pistes cyclables sont prévus dans le document d'orientations générales.

Mr Cédric Fresko :

La dénomination du Scot reste du domaine subjectif.

Le périmètre du Scot qui regroupe la presque totalité des communes de l'arrondissement, nous apparaît pertinent.

La prise en compte des zones communales à urbaniser nous semble raisonnable en raison de l'objectif du maintien de la population à son niveau actuel.

Il est prématuré d'évoquer la desserte de la zone « mégaparc » qui est encore classée aujourd'hui en 2AU et qui fera l'objet d'une enquête publique.

Les infrastructures routières sont effectivement encombrées aux abords des grands axes ou des centres commerciaux.
Le DOG va recommander le maintien du niveau de fonctionnement des axes et des échangeurs autoroutiers.
Il faudra que les études d'impact dans ce domaine soient menées de façon rigoureuse et que le Scot reste extrêmement vigilant.

L'attribution des emplois créés est du domaine privé.

Le Scot qui devra être consulté lors de l'établissement des PLU, veillera au respect des prescriptions édictées et l'Etat procédera au contrôle de légalité.

- Mairie de Givenchy en Gohelle :

- Anonyme :

Le Syndicat des Transports a mis en place le service de bus à la demande dans les communes rurales et ce système nous semble adapté à la densité de population

- Mr Daniel Desjardin :

Le projet de la RD 51 a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est déclarée favorable avec diverses réserves.

- Mr Godart :

Le « pôle d'excellence sportif » de Lens-Liévin contribuera vraisemblablement à améliorer l'image de marque du secteur et donc à développer l'économie du territoire.

La démarche du Scot en matière de logements est intéressante et se doit d'exister pour maintenir le niveau de population.

Les transports routiers sont effectivement problématiques et doivent être traités avec une extrême attention.
Les projets devront faire l'objet d'études d'impacts rigoureuses.
La création d'une plate-forme multimodale à Dourges a permis de reporter une partie des transports vers le rail et les voies navigables.
Le Scot doit poursuivre sa politique alternative au transport routier.
Parallèlement, il faut également favoriser la mise en œuvre des modes doux de déplacement.
La RD 51 et la RN 17 sont antérieures à la finalisation du Scot.

- Mme Claudine Godart :

Les classements en A et N empêchent l'arrivée de l'urbanisation.
Les zonages plus protecteurs ne sont affectés que sur des études complémentaires et ne relèvent pas de l'autorité du Scot.
La ressource en eau a été évoquée plus haut.
Le TCSP renforcera l'offre de transport en commun.
Les zones de développement éolien sont identifiées et restent de la compétence des communes ou des agglomérations.
Il est prévu un traitement des entrées et sorties de villes avec notamment un inventaire de l'affichage publicitaire.
La pérennité du Scot est assurée par le principe de révision décennale.

- Mairie d'Hénin-beaumont :

- Mr Cuvellier Jean Marc :

Le Syndicat des Transports a mis en place le service du bus à la demande dans les communes rurales. Nous rappelons que ce domaine reste de la compétence du Plan des Déplacements Urbains.

- Mr et Mme Delarue :

Les trottoirs devraient être maintenus lors de l'implantation du transport en commun en site propre.

- Siège du Scot à Hénin-Beaumont :

- Mme Petton Marie-Louise :

Elle a reçu le dossier du Scot à sa demande.

- Mr Delsaux :

Mettre les logements vacants à la disposition des demandeurs se heurte au respect de la propriété privée.
Il serait effectivement utile de faire référence au Plan Départemental d'Accueil des Gens du Voyage dans le Scot.
L'orientation des jeunes et les bourses éventuellement délivrées par les entreprises ne relèvent pas de la compétence du Scot.
Le projet du TCSP est évoqué dans le dossier.
Le choix du carburant des bus relève de leurs propriétaires ou exploitants.
Les aménagements de pistes cyclables, les cavaliers remarquables et l'implantation de trames vertes et bleues figurent dans le dossier.
Les eaux pluviales sont évoquées au travers de la limitation de l'imperméabilisation des sols, la valorisation de la ressource en eau et l'infiltration à la parcelle.
La création de centre médico-sportif avec le programme des visites d'aptitude, la diététique, la reconversion des sportifs de haut niveau, le respect des arbitres, etc., n'entre pas, faut-il le préciser, dans les compétences du Scot.

- Mr Nowak Jacques (conseil de développement de la ville d'Hénin) :

Les règles de durée et de publicité de l'enquête publique ont été scrupuleusement respectées et le Scot est allé bien au-delà : réunions publiques,expositions, presse, site internet, ...
Le Scot fixe les grandes orientations des cheminements (trame verte) et les communes les transcriront avec plus de précisions à leur échelle.
Le TCSP est aujourd'hui un projet à l'échelle du Scot, ses prolongations vers le Douaisis et le Béthunois seront étudiées en temps opportun.
Il nous semble important que les principaux pôles de déplacements soient reliés entre eux par les transports en commun et dans ce cadre une liaison « gare d'Hénin - delta 3 » aurait tout son intérêt.
La réhabilitation des friches industrielles est prescrite dans le Scot.

- Mr Christian Parsy pour Mr Richard Wawrzecki (conseil de développement de la CAHC) :

Il a déposé cinq documents dont trois concernent des enquêtes publiques antérieures.

Nous avons pris en compte les deux documents en relation directe avec notre enquête (sur le PADD et le DOG) sachant que les trois autres ont été portés à la connaissance du Scot.

Ces documents présentent de multiples commentaires, remarques et observations qui nous semblent, pour partie, plus critiques que constructifs.

Les remarques suivantes ont trait à des problèmes qui sont clairement évoqués dans le dossier d'enquête et dont nous agréons les solutions qui y sont présentées :

- la création et la préservation de zones agricoles protégées,
- le suivi qualificatif des espaces protégés,
- la nécessité de connexions entre quartiers et espaces publics,
- le renforcement du maillage commercial,
- les travaux dans le cadre du PDU,
- la réalisation des parcs d'activités HQE,
- la préservation des cités minières,
- les cartographies,
- la valorisation du territoire et le dynamisme du tissu productif local,
- le positionnement volontariste du territoire,
- le processus de métropolisation,
- l'autonomie du territoire vis-à-vis de l'aire métropolitaine.

Les observations ci-dessous ne sont pas de la compétence du Scot :

- déterminer la hauteur des immeubles,
- structurer les filières courtes de produits agricoles et la promotion des revenus extra agricoles,
- lutter contre le bruit qui est du domaine législatif,
- prescrire un parcours résidentiel car il ne peut s'agir que de le faciliter.

Pour les autres points, notre avis est le suivant :

- La limitation des places de parking au sein des entreprises nous semble fondée car elle incitera l'usage du transport en commun.
- La pagination sera reprise dans le document final.
- Nous sommes favorables au rééquilibrage de l'offre commerciale pour sauvegarder le commerce de proximité dans les centres villes.
- Il est logique que le Scot vise le maintien du niveau de la population avant de penser à l'augmenter.
- La polémique sur « Le site de rang intercommunal en matière économique » fait partie des échanges qui ont eu lieu entre élus et les acteurs du territoire et n'est en soi qu'un témoignage.
- Les conditions de métropolisation sont indiquées dans leur réalisme et enjoliver la dialectique ne va pas résoudre les problèmes.
- Le PADD n'a pas vocation à déterminer des prescriptions en matière

de développement urbain, d'économie, d'emploi, de transports et de déplacements, d'environnement et de cadre de vie. Il est simplement le projet politique du territoire et ne doit pas se substituer au DOG.

- Mr Boinski Alain :

La ville de Liévin est implantée dans le cœur urbain et l'arrivée du TCSP ne peut que contribuer à la densification de la ville.

Le projet de la RD 51 a fait l'objet d'une enquête publique favorable.

Les dépôts d'immondices sont des actes d'incivisme qui doivent être combattus à l'échelle des communes.

Mairie de Lens :

- Mr Quinchon Voltaire :

Sa remarque a finalement était déposée dans le registre de Sallaumines.

- Mr Zanetti Christian :

Même si l'organisation des déplacements constitue un enjeu essentiel du SCOT, il appartient aux collectivités de réfléchir au covoiturage et à l'encourager. D'autre part, la réflexion sur la réouverture de la ligne Bruay La Buissière – Bully les Mines est inscrite au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire et au Schéma Régional des transports. Il va de soi que si elle devient effective la correspondance avec le TCSP s'imposera.

- Mr Libre Daniel :

Le déposant nous livre une partie du diagnostic contre lequel le SCOT propose un retournement de l'image du département et un développement durable.

Mairie de Liévin :

- Mr Wawrzynowicz Joseph :

Cette adaptation relève des Plans de déplacements Urbains d'autant que le DOG prescrit une intervention sur les jalonnements.

- Mr Dubois Michel :

Il est dans le vrai pour l'implication du public mais nous ne pouvons le rejoindre dans le domaine de la communication du SCOT dont le projet a été largement diffusé selon des modalités diverses.

Le DOG prescrit la protection des périmètres de captage des eaux. Le futur SAGE en renforcera sans doute la préservation et il appartiendra aux collectivités locales d'y veiller.

La concertation avec les agriculteurs a été fructueuse dans le domaine de la préservation de l'agriculture. La Chambre d'Agriculture souhaite voir compléter le DOG par la nécessaire concertation locale et de terrain ; le SCOT acquiesce et nous l'approuvons.

Mairie de Sains en Gohelle :

- Mr Cattoor Jules :

Cette demande ne relève pas de la compétence du Scot. Par ailleurs, cette implantation n'est nullement confirmée à la mairie de Sains en Gohelle dont le PLU vise à la revalorisation des friches.

Mairie de Sallaumines :

- Mr Quinchon Voltaire :

Le Scot s'appliquera à tous les documents locaux d'urbanisme.

Mairie de Souchez :

- M. Jean-Marie Alexandre, Maire :

Pour les communes à faible densité de population, le Syndicat Mixte de transport a mis en place des liaisons à la demande, notamment vers les lignes fortes, plus souples, plus rapides. Nous les considérons suffisantes pour ces communes dans lesquelles des liaisons régulières ne sont pas envisageables.

La proposition du SCOT de mise à jour du diagnostic nous semble opportune pour la réalisation de la piste cyclable sur cet axe.

Le DOG prévoit d'augmenter la capacité hôtelière du territoire afin de répondre notamment à une clientèle touristique et le Scot invite à une étude plus fine associant l'ensemble des partenaires sur cette problématique. Nous comprenons l'insistance du Maire de Souchez dans un registre qui a marqué profondément notre histoire locale et nationale et ne pouvons qu'inviter les divers acteurs à entreprendre ladite étude.

Mairie de Villers au Bois :

- Mr. Blancart, Maire

Les ZNIEFF sont répertoriées et mises à jour par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel sous l'autorité de la DIREN.
Nous souhaitons que cette étude soit soumise à la Direction Régionale de l'Environnement.

Les conclusions de la Commission d'Enquête font l'objet d'un procès-verbal séparé et joint au présent.

Le Commission d'Enquête.

Mr Bernard De Cuyper

Mr Henri Janiszewski

Mr Hervé Touzart